N° 276. — 6e Année.
(Tous les Jeudis)

40 centimes.

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs : RUE

LA VIE AU GRAND AIR

MARIUS THÉ et DANGLA
dans un des virages
au Vélodrome
d'Hiver

ABONNEMENTS
France ..... 16 fr.
Etranger .... 20 fr.
Téléph. Réd. 280-56. Adm. 280-52

Pierre Lafitte & Cie
Editeurs de *Femina*, de *Musica*
et de la *Vie au Grand Air*.
9, avenue de l'Opéra, Paris

L'Inauguration du Vélodrome d'Hiver « Les Six jours de Madison-Square

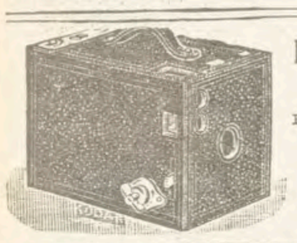
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK ▲ KODAK ▲ KODAK

LES APPAREILS **KODAK** SONT LES MEILLEURS

CADEAUX

A OFFRIR OU A RECEVOIR !!

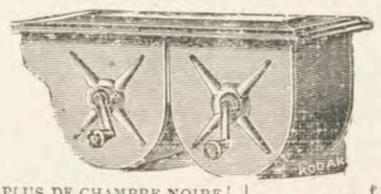


LE BROWNIE

L'APPAREIL IDÉAL POUR LES ENFANTS ET LES JEUNES GENS

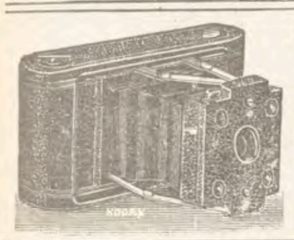
Donne des épreuves 6×6 c/m. **6 fr. 50**

LA MACHINE KODAK A DÉVELOPPER EN PLEIN JOUR



PLUS DE CHAMBRE NOIRE ! PLUS DE CUVETTES ! PLUS DE DOIGTS SALIS !

Modèles depuis **14 f.**



LE KODAK PLIANT N° 0

UN VÉRITABLE BIJOU. PAR SA FORME ET SA LÉGÈRETÉ IL SE RECOMMANDE AUX DAMES ET AUX JEUNES FILLES

Donne des épreuves 4½×6 c/m. **33 fr.**

EN VENTE CHEZ

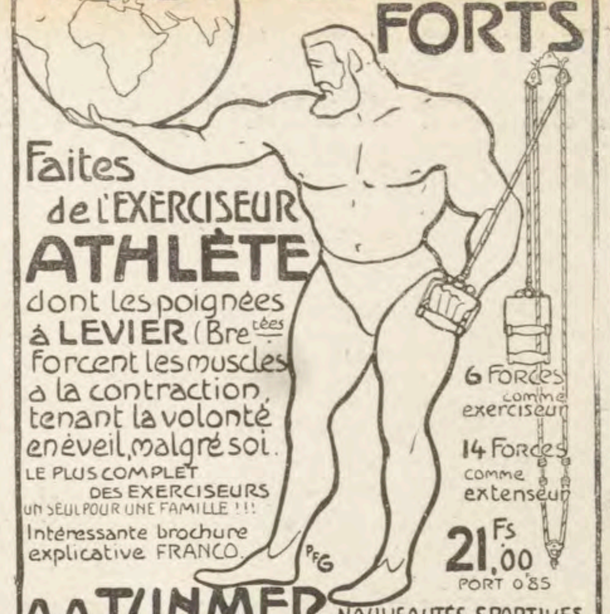
PARIS 5, Avenue de l'Opéra, 4, Place Vendôme — **EASTMAN KODAK** — **LYON** 26 et 28, rue de la République

et dans toutes les bonnes maisons de fournitures photographiques

Catalogue général illustré envoyé franco sur demande

KODAK ▲ KODAK ▲ KODAK ▲ KODAK

POUR ÊTRE FORTS



Faites de l'EXERCISEUR **ATHLÈTE** dont les poignées à LEVIER (Brevetées) forcent les muscles à la contraction, tenant la volonté en éveil, malgré soi.

LE PLUS COMPLET DES EXERCISEURS UN SEUL POUR UNE FAMILLE !!!

Intéressante brochure explicative FRANCO.

6 FORCES comme exerciseur

14 FORCES comme extenseur

21 Fs 00 PORT 0'85

A. A. TUNMER NOUVEAUTÉS SPORTIVES

27, R. du Quatre-Septembre. 146, R. de la Pompe PARIS — Téléphones 236-57 685-86 — CATALOGUE DE SPORTS. FRANCO

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille se restora ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, **1, Rue de Châteaudun, Paris**, contre mandat-poste de **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN**

— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.*** —

AUTOMOBILES ET CYCLES de toutes marques

MORS — CLÉMENT — G. RICHARD

L'AUTO GÉNÉRALE

Ancien Établissement J. SALLERON

Tél. 571-

— 41 —

Rue St-Ferdinand

(Avenue de la Grande-Armée)

ACCESSOIRES RÉPARATIONS

AIDE DU CONFÉRENCIER

Service spécial de LOCATION de DIAPOSITIVES POUR CONFÉRENCES SCIENTIFIQUES ET MONDAINES

RADIGUET & MASSIOT

13 et 15, boulevard des Filles-du-Calvaire, Paris

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes, éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts, contusions, etc. etc.

le flacon Franco Poste **2f.10** contre Mandat Poste

3 flacons Franco Gare **5f.** ou domicile **5f.25**

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN. 31 Faubourg Bourgogne, Orléans

SUSPENSOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50

pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.

BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.

LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

Société Anonyme des Automobiles

MOTOBLOC

Châssis 1903

10 Chevaux — 2 Cylindres

6000 francs

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout

102, Rue des Vivants, 102

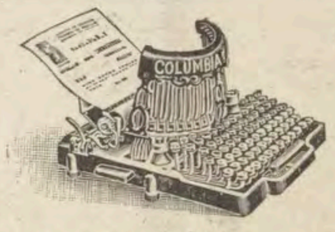
BORDEAUX-LA BASTIDE

Costumes de Cuir pour Dames

PAUL DUPUIS

CRÉATEUR

5, rue Daunou, PARIS



CLAVIER DOUBLE UNIVERSEL

La Machine à écrire **"COLUMBIA BAR-LOCK"**

est la première marque à écriture visible, inventée à New-York, 1887. Nouveau modèle 1903, N° 10

Agence générale : F. RUBSAM

Téléphone 320-57 — 38 bis, r. Vivienne, Paris

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

113, faub. St-Honoré, Paris

PRIX SANS PRÉCÉDENTS

VOITURES

6 chevaux, Moteur de **DION** **3700** francs —

12 chevaux, Moteur de **DION** **6500** francs —

MOTTE

25, Rue de Courcelles, à LEVALLOIS

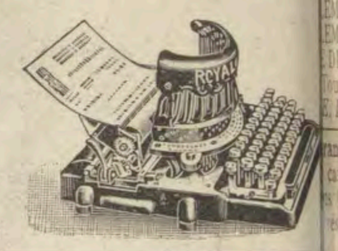
MOTOCYCLETTES, CYCLES avec pièces embouties **CLEVELAND**

DERNIÈRE CRÉATION

ROYAL BAR-LOCK

A CLAVIER SIMPLE

90 CARACTÈRES



VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX

à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10

près l'École de Médecine

les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.

ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 423 fig.

Insignes artistiques

MÉDAILLES — BRELOQUES RICHES

Robert ENAULT

41, rue Turbigo, Paris

Grand Choix de Plaquettes d'Art

La petite voiture américaine

OLDSMOBILE

SERA LE SUCCÈS DU SALON D'AUTOMOBILES 1903

S'adresser : **OLDS MOTOR WORKS**, 6, Rue Béranger

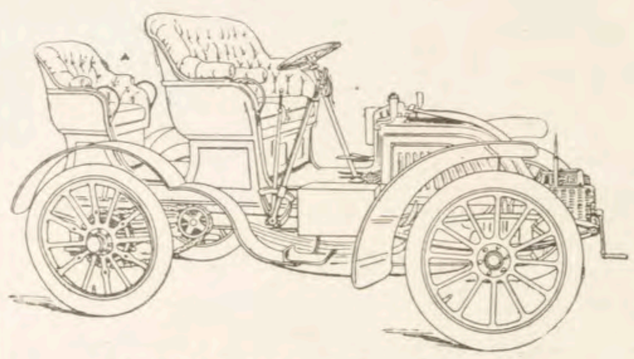
L'Appareil PHOTO

SINNOX

JOUGLA

45, Rue de Rivoli

se charge en **PLEIN JOUR** *avec la Boîte de Plaques elle-même.*



SPIDER ROI DES BELGES

A. VEDRINE & Cie

Carrossiers

COURBEVOIE

(Seine)

Téléphone : 562-62

Ernest **LOSTE** 37, RUE BRUNEL —(Téléph. 557-43)—

Livre des Voitures **CLEMENT**

2 & 4 CYLINDRES

NOUILLES & MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS

SCAPINI

BISCUITS

MAISON PRINCIPALE 38, Bd de Strasbourg — PARIS

• PNEU •

CONTINENTAL

GAGNANT LA COUPE

GORDON-BENNETT

18, RUE BRUNEL, PARIS

s Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 50** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SSURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

assurance contre les accidents, pour être bien , c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- tent pleine et entière garantie, doit être faite beaucoup de soins, et demande le concours spécialistes rompus à la confection des con- qui constituent cette garantie.

u'il s'agisse d'assurances automobiles, de che- et voitures, ou d'assurances individuelles, la ce souscrite ne vaut que par les clauses y rites, clauses qui varient à l'infini suivant les

es **Assurances Spéciales,** 20, rue Taitbout, aris, se chargent de toutes les assurances en éral, et tout particulièrement des assurances tives pour lesquelles elles se sont spéciali-

ous les sportsmen qui voudront être bien rés et ne pas payer des primes exagérées fe- donc bien de s'adresser aux **Assurances ciales,** 20, rue Taitbout, Paris, qui leur don- nt toute satisfaction.

ur demande, les **Assurances Spéciales** en- nt donner verbalement toutes les explications es.

our donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 83-41.

AUTOMOBILES

e Voiture électrique de la Société des Voi- ures électromobiles, landaulet 4 places en ait état de marche, carrosserie en parfait état, ndre au prix de 4.000 francs, visible au Palais 'Automobile, 218, boul. Pereire. (2040)

to-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. l'él. 524-27. Agence principale de vente pour voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, s, Renault frères, etc., avec carrosseries de nd luxe, au gré des clients. Garage modèle. lier de réparations. (01259)

vendre, DIETRICH, 24 chx, 1903, tonneau. PANHARD-LEVASSOR, 24 chx, KREBS, ton- u.
NHARD-LEVASSOR, 15 chx, 1903, KREBS, ton- u.
NHARD-LEVASSOR, 12 chx, tonneau.
NHARD-LEVASSOR, 8 chx, tonneau.
NHARD-LEVASSOR, 7 chx, tonneau, neuve.
NAULT, 14 chx, tonneau, neuve.
EMENT, 12 chx, tonneau, neuve.
EMENT, 8 chx, tonneau, occasion.
DION-BOUTON, 9 chx, tonneau, occasion.
Toutes ces voitures disponibles en magasin.
E. Loste, 37, r. Brunel. Tél. 555-43. (01260)

and choix de moteurs de Dion et Aster d'oc- casion, de toutes forces. Je vends et j'achète s les moteurs de ces deux marques. Acces- res en gros, 263 *bis*, boulevard Pereire, Paris. (01261)

ffre cause achat nouvelle voiture, coupé Dela- haye, 12 HP, appartenant à Madame la duchesse Izès douairière, visible chez Delahaye, 10, rue Banquier, Paris. (01262)

vendre, visible Paris, tonneau Renault 10 che- vaux, modèle 1903, parfait état. Bastin, Erquy, Côtes-du-Nord). (01263)

ricycle presque neuf, moteur de Dion 2 chx1/4, pneus Dunlop tout neufs, à vendre 450 fr. dresser à M. Bachot Albert, à Saint-Florentin onne). (01264)

CARTES POSTALES

Bent, 27, r. des Changes, Toulouse, échange cart. vues mond. ent. Réponse assurée. (01265)

spécteur Général offre envoyer cartes postales illus. de toutes villes. Ecr., V. Carles, Bur. 92, ris. (01266)

G Rouquet, 50, r. de l'Hôtel-de-Ville, Paris. Ech. cartes vues t. pays, timbre côté vue. (01267)

EMANDES DE CAPITAUX

rès sérieux. — Demande commanditaire ou associé, apport 20 à 30.000 francs, pour repré- ntation à Lyon d'une première marque, cycles, tomobiles, armes, articles de sports, etc. faire exceptionnelle et de tout premier ordre. crire : Grand International Office, Lyon. (01268)

OCCASIONS

A vendre 4e, 5e et 6e année « Vie au Grand Air » état neuf, soit n° 121 au dernier paru. Ecrire : Jallois 11, rue de Mulhouse, Paris. (01269)

A vendre T. B. Occ. Fusil à répétition Winchester. — Albums. Buffon, 200 ouvrages divers — Ruzail, Estampes (Gers). (01270)

A vendre lot 50 kes romans, revues, dates récentes, 75 nos « Vie au Grand Air », 45 fr. S'adresser E. Bouteiller, 25, rue de l'Eglise, Maromme (Seine-Inf.). (01271)

OFFICIERS MINISTÉRIELS

CHER Cnes d'APREMONT et NEUVY-le-BARROIS FERME de L'AUBOIS, 145 h. env. FERME des COTTERIES, 120 h. env. VIGNONNERIE de la BORDELAISE, 10 h. env. MAISON à Apremont nos 15, 16, 17; MAISON à NEUVY, n° 36. Rev. 9.545; 8.955; 825; 170; 80 fr. M. à p. 220.000; 200.000; 10.000; 3.000; 1.000 fr. A adj. sur 1 ench. Ch. notaires Paris, le 5 janvier 1904. S'adr. à Mes Josset et PRUD'HOMME, notaires à Paris.

VENTE
au Palais, le 9 janvier 1904, à 2 heures.

UNE PROPRIÉTÉ A VINCENNES

Rue de MONTREUIL 7 et rue EUGÉNIE-GIRARD.

Contenance environ. . . . . 1.720 m. c.
Revenu brut . . . . . 8.200 fr. environ.
Mise à prix . . . . . 75.000 fr.

S'adresser à Me ARON, avoué à Paris, 3, boulevard de Sébastopol ; Me Diolé, notaire à Vincennes ; au greffe et sur les lieux.

VENTE au Palais, le 6 janvier 1904, à 2 heures.

TERRAIN D'ANGLE A PARIS

RUE HENRI-MARTIN, 19 et RUE VITAL, 31

Contenance : 251 m. 75 cent. environ.
Mise à prix. . 75.000 fr.

S'adresser à Me DUBOURG, avoué, 5, place Saint-Michel ; Me Collin, avoué ; Mes Dufour et Boullaire, notaires ; M. Gautron, administrateur judiciaire.

ÉTUDE de Me Joseph CASSIER, licencié en droit, avoué près le Tribunal civil, séant à Sancerre (Cher), y demeurant.

A VENDRE aux enchères publiques par suite de surenchère du dixième, le mardi 29 décembre 1903, à une heure du soir, à la barre du Tribunal civil de Sancerre, audience des criées,

LA PROPRIÉTÉ DE LA BOUTARDIÈRE

sise commune d'ENNORDRES, canton de LA CHAPELLE-D'ANGILLON, arrondissement de SANCERRE (Cher), comprenant : maison de maître et dépendances, le bois de l'ARDILLER, le DOMAINE DE LA BOUTARDIERE, le DOMAINE DU BUISSON-BRUNET et la MANŒUVRERIE DU PONT, d'une contenance totale de : 180 hectares, 25 ares, 64 centiares.

Mise à prix : 176.000 francs.

Gares d'Aubigny, d'Ennordres et de La Chapelle-d'Angillon (lignes de Bourges à Gien) à 5 kilomètres.

S'adresser pour les renseignements :
1° à Me Joseph CASSIER, avoué poursuivant ;
2° à Me Corneloup, avoué à Sancerre (Cher) ;
3° à Me Fèvre, avoué à Sancerre (Cher).

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le 9 janvier 1904, à 2 heures.

En TROIS LOTS avec faculté de réunion pour les 2e et 3e lots :

1er LOT IMMEUBLE

à Boulogne-sur-Seine, 68, rue Escudier

Contenance . . . . . 1897 mètres environ.
Revenu brut. . . . . 12.347 francs.
Mise à prix . . . . . 100.000 francs.

2e LOT, MAISON AVEC JARDIN

à Billancourt, commune de Boulogne-sur-Seine, 10, route de Versailles.

Contenance . . . . . 599 m. 35.
Revenu net . . . . . 1.000 francs.
Mise à prix . . . . . 10.000 francs.

3e LOT, TERRAIN PROPRE A BATIR

à Billancourt, route du Chemin-Vert.

Ledit terrain attenant au lot précédent.

Contenance . . . . . 500 mètres.
Mise à prix . . . . . 5.000 francs.

S'adresser à Mes PLOCQUE, 31, faubourg Poissonnière et Beaugé, avoués ;
Me DANVIN, notaire à Boulogne-sur-Seine.

VENTE au Palais de justice, à Paris, le 4 janvier 1904, à 2 heures :

2 PIECES DE TERRE EN LABOUR

Sises à Larue, commune de Chevilly.

Revenu environ . . . . . 2.400 francs.
1er LOT. — Contenance : 7 hect. 16 ares 88 cent.
Mise à prix . . . . . 20.000 francs.
2e LOT. — Contenance : 2 hect. 71 ares 60 cent.
Mise à prix. . . . . 5.000 francs

Faculté de réunion.

S'adresser à Me DOYÉ, avoué à Paris, 36, rue du Mont-Thabor, et à Me Lefèvre, notaire à Orsay.

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le 16 janvier 1904, à 2 heures :

HOTEL STYLE LOUIS XII A NEUILLY-SUR-SEINE

BOULEVARD RICHARD-WALLACE, n° 33.

Contenance : 1.938 mètres environ.
Mise à prix. . . . . 80.000 fr.

S'adresser à Mes DEMOREUIL, 6, rue des Capucines et Brunet, avoués à Paris.

CHEMINS DE FER

CHEMINS DE FER
DE PARIS-LYON-MEDITERRANEE

Voyages Circulaires en Italie

Il est délivré, toute l'année, à la gare de Paris P.-L.-M., ainsi que dans les principales gares situées sur les itinéraires, des billets de voyages circulaires à itinéraires fixes très variés, permettant de visiter les parties les plus intéressantes de l'Italie. La nomenclature complète de ces voyages figure dans le *Livret-Guide-Horaire P.-L.-M.*, vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares du réseau.

Exemple d'un de ces voyages : itinéraire 81-A3 : Paris, Dijon, Mâcon, Aix-les-Bains, Modane, Turin, Milan, Venise, Bologne, Florence, Pise, Gênes, Vintimille, Nice, Marseille, Lyon, Dijon, Paris.

Durée du voyage : **60** jours.

PRIX : 1re classe **253** fr. **50** ; 2e classe **183** fr. **20**.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

HIVER 1903-1904

EXCURSIONS

aux Stations Thermales et Hivernales des

PYRÉNÉES et du GOLFE de GASCOGNE

Arcachon - Biarritz - Dax - Pau

Salies-de-Béarn, etc.

Tarif spécial G. V. n° 106 (Orléans)

Des Billets d'Aller et Retour, avec réduction de 25 °/o en 1re classe et de 20 °/o en 2e et 3e classes sur les prix calculés au tarif général d'après l'itinéraire effectivement suivi, sont délivrés toute l'année, à toutes les stations du réseau de la Compagnie d'Orléans, pour les stations thermales et hivernales du réseau du Midi, et notamment pour : ARCACHON, BIARRITZ, DAX, GUETHARY (halte), HENDAYE, PAU, SAINT-JEAN-DE-LUZ, SALIES-DE-BEARN, etc.

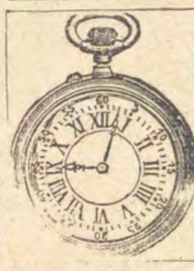
Durée de validité : **33** jours, non compris les jours de départ et d'arrivée.

La Compagnie d'Orléans a organisé dans le grand hall de la gare de Paris-Quai d'Orsay une Exposition permanente d'environ 1.600 vues artistiques (peintures, eaux-fortes, lithographies, photographies), représentant les sites, monuments et villes des régions desservies par son réseau.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Fêtes de Noël et du Jour de l'An

A l'occasion des Fêtes de Noël et du Jour de l'An, les coupons de retour des billets d'aller et retour délivrés à partir du 23 Décembre 1903 seront tous valables jusqu'aux derniers trains de la journée du 6 Janvier 1904.



A LA TOUR EIFFEL
Fabrique d'Horlogerie soignée
Mon G. VOUILLARMET
(Inventeur breveté)
Spécialité de Montres pour automobile Chronographe, Compteur de Sport, etc
Envoi *gratis* et *franco* des Catalogues illustrés
Ecrire à Mme Ve G. VOUILLARMET, à BESANÇON (Doubs)

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME | POUDRE ESSENCE

GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEINT**
Se méfier des Produits artificiels. — SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris, et bons Parfumeurs

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

AUTOUR DES SPORTS

NOTRE HORS-TEXTE

RUE. — Grand, mince, très mince et très élancé, avec la silhouette typique du maître d'armes, Rüe est un de nos fleurettistes les plus notoires. Sa réputation date de l'époque où il soutint contre le fameux Louis Mérignac une rencontre qui le classa d'emblée au tout premier rang des maitres français.

La suite des assauts qui marquèrent sa longue carrière tiendrait des pages entières. Il fut l'adversaire redouté des tireurs italiens et tous les escrimeurs se rappellent sa mémorable rencontre avec le chevalier Pini.

Depuis un an et demi, Rüe a renoncé aux assauts en public pour s'adonner exclusivement au professorat et à la direction de l'Ecole d'escrime française dont le regretté Legouvé fut longtemps le président.

LE MATCH RACING CLUB CONTRE SERVETTE F.-C., A LYON

Le Racing Club de France s'était rendu, dimanche dernier, à Lyon pour disputer un

L'équipe du Servette Football-Club de Genève

match de football association contre le Servette Football-Club de Genève.

Pendant la première mi-temps, le R.C.F. marque 2 buts (Ferrero et Le Héron), après un jeu vif et bien mené de part et d'autre.

La défaite du Servette provient surtout de la grande vitesse du Racing, dont tous les joueurs croient n'avoir jamais mieux joué. Le Servette comptait d'ailleurs trois remplaçants.

M. A. Vrionis, du Servette, arbitrait de façon très impartiale.

Les équipes étaient :

S.F.-C. — But : Betemps; arrières : Falk, Griffirh; demis : Heugeweld, Forestier, Krebs; avants : Zamba, Zanelo, Damaske, Vrionis (cap.), Deriaz.

R.C.F. — But : T'Kint; arrières : Aghad, Lejeune; demis : Cardwell, Matthey, Tunmer; avants : Jordan, Ferrero, Le Héron, Van Hasselt, Matheys.

L'équipe du Racing Club de France.

UN NOUVEL OUTTRIGER

La Société Nautique de la Basse-Seine vient de mettre à l'essai un nouvel outtriger de forme nouvelle et construit par Lein. La mise à l'eau a été opérée dimanche dernier, tout spécialement pour la *Vie au Grand Air*. Ce bateau diffère des anciens par sa forme et sa construction. C'est ainsi que l'avant, au lieu d'être en lame de couteau est, au contraire, en bec de canard, c'est-à-dire tout à fait plat; l'arrière se termine par une section nette, au lieu de se terminer en pointe.

La largeur de la ligne d'eau est beaucoup

Le nouveau bateau de la Société Nautique de la Basse-Seine.

plus grande, ce qui a permis au constructeur d'obtenir une plus grande stabilité.

Il résulte des premiers essais qu'on est en droit d'attendre de ce nouvel outtriger les meilleurs résultats.

L'outtriger était monté, dimanche, par :

1° M. L. Doyen, président de la Société Nautique de la Basse-Seine; 2° M. J. Piot (de Lyon), ancien champion de France; 3° M. Louvet; 4° M. Clayeux.

Barreur : M. F. Flouest.

Ce bateau est dû à la générosité de MM. : L. Doyen, président de la Société Nautique de la Basse-Seine; Henry Deutsch (de la Meurthe), président d'honneur de la B.-S.; Dubonnet, président d'honneur de la B.-S.; Glandaz, vice-président du Y.-C. de France, vice-président d'honneur de la B.-S.

LE TOUR DE BRUXELLES

Les Bruxellois, eux aussi, ont voulu avoir leur marche. Ils l'ont organisée dimanche dernier et empressons-nous d'ajouter que l'épreuve obtint un très vif succès que les organisateurs étaient, d'ailleurs, en droit d'espérer. 195 concurrents sont venus se ranger sous les ordres du starter. La marche, qui se disputait sur une distance de 19 kilomètres, a été gagnée par Biogarelli en 1 h. 51 m. 40 s. 4/5. Biogarelli est l'athlète italien bien connu qui combattit, il y a quelques années, dans la guerre italo-ethiopienne et qui fut pour lui un excellent entrainement à la marche, si l'on en juge par les marches forcées qui furent exécutées par les combattants. Inutile d'ajouter qu'il préfère de beaucoup un autre mode d'entraînement, plus efficace et à coup sûr moins dangereux.

Biogarelli
vainqueur du Tour de Bruxelles.

FANTOU BAT LE RECORD DE L'HEURE MARCHE

Fantou s'est attaqué, dimanche dernier, sur la piste de Gentilly, au record de l'heure marche.

Très bien entraîné par Segers, Vianzoni, Rouchy, etc., le nouveau recordman couvre dans la demi-heure 6 kilom. 135 m., et dans l'heure 12 kilom. 250 m., laissant loin derrière lui le record détenu par Lésy avec 11 kilom. 233 m. Ce résultat fait le plus grand honneur à ce jeune marcheur, qui s'est révélé, cette année et qui s'est classé dès ses débuts au tout premier plan.

Fantou
recordman de l'heure marche

LE TOUR DE VERDUN

L'Union Sportive Verdunoise a fait disputer avec succès, dimanche, une épreuve de marche sur 18 kilomètres autour de Verdun. La première place est revenue à Desqueune qui a couvert la distance en 1 h. 40 m. Der-

Le Tour de Verdun
Le groupe des concurrents ayant terminé le parcours en moins de 2 h. 30.

rière lui, Hebette, Cour, E. Beau, Sweitzer, se sont classés dans l'ordre. Trente et un concurrents ont fini le parcours en moins de 2 h. 30 m.

BLOC-NOTES

AUTOMOBILE

Une Exposition automobile à Turin

Sur l'initiative du journal la *Stampa Sportiva* et de l'Automobile-Club d'Italie (section de Turin), une grande Exposition Internationale du Cycle, de l'Automobile et des Sports placée sous le patronage d'honneur de S. M. le Roi d'Italie, se tiendra à Turin dans le courant du mois de février prochain. Les organisateurs ont pour but essentiel de créer un salon, sur les traces de son aîné de Paris, capable de faciliter l'examen et le choix des nouveaux modèles et des derniers perfectionnements qui se préparent pour la prochaine saison sportive.

Le Salon turinois sera ouvert au public pour une période de temps non inférieure à 15 jours. Les plus grandes facilités seront accordées aux exposants, en ce qui concerne l'exemption des droits de douane pour les objets provisoirement importés, le transport par chemin de fer, le prix des emplacements, et les essais des véhicules exposés.

Le siège du Comité est 20, place Solférino, à Turin.

LE BULLETIN DE MICHELIN

La force des Moteurs et les Pneumatiques

Résistance des pneus et poids des voitures. — Conséquences du progrès. — Augmentation de vitesse pour la voiture, de travail pour les pneus. — Bases nouvelles. — La double semelle.

(*Suite*)

Ainsi donc, il est impossible, pour les roues motrices, de garder comme seul criterium de la résistance d'un pneumatique le maximum de poids qu'il peut supporter; il faut faire entrer en ligne de compte ce facteur aujourd'hui essentiel : la force du moteur. Ces considérations nous ont amenés, au cours de cette dernière saison, à faire de nombreuses expériences pour déterminer l'effort maximum que l'on peut demander à un pneumatique placé aux roues motrices d'une voiture pour en obtenir un usage rationnel, et le résultat de ces expériences nous a amenés à arrêter comme suit les limites de puissance de moteur que peuvent supporter nos pneumatiques quand ils sont montés sur les roues motrices.

Type de pneu	Poids maximum supporté par essieu	Force maxima du moteur pour les roues motrices
VOITURES		
65 m/m	550 kilos	7 chevaux
90 »	900 »	12 »
105 » léger	950 »	14 »
105 » E. F.	1000 »	18 »
120 »	1200 »	au-dessus de 18 chx
VOITURETTES		
65 m/m léger	20 kilos	Pour roues avant seulement (*a*)
65 » renf.	340 »	
75 » léger	240 »	
75 » renf.	340 »	4 chevaux
75 » E. F.	440 »	6 »
85 » léger	280 »	Pour roues avant seulement (*a*)
85 » renf.	440 »	5 chevaux
85 » E. F.	600 »	9 »

C'est donc sur les données de ce tableau que les chauffeurs devront dorénavant se baser pour déterminer le choix du pneumatique à adapter à leurs voitures.

Elles n'ont rien d'arbitraire ou d'empirique, mais sont la conséquence d'essais nombreux et méthodiques.

Vous voulez aujourd'hui, chauffeurs, des voitures de plus en plus robustes et de plus en plus vites. Vous voulez voyager avec le plus de confortable possible, emmener tous les vôtres sans oublier leurs accessoires. Rendez-vous compte du travail que vous imposez à de telles allures et avec de telles charges aux pneumatiques de vos roues motrices, et demandez-vous s'il n'est pas absolument nécessaire qu'ils se cramponnent en quelque sorte au sol pour entraîner votre véhicule, vaincre la résistance de la route, la pression de l'air.

Rappelez-vous aussi qu'en matière de traction la résistance qu'oppose ce dernier élément est proportionnelle au carré de la vitesse.

Et quand vous aurez bien pesé toutes ces choses, vous vous direz qu'encore une fois Michelin a eu raison et qu'il y a lieu pour vous de faire un pas de plus dans la voie de la double semelle et du gros volume d'air.

Michelin & Cie.

(*a*) Ces pneumatiques ne sont pas assez robustes pour résister à l'effort-moteur d'une voiture. Ils sont excellents pour les roues motrices d'un tricycle ou d'une motocyclette.

FINANCE

Réveillon !

Pourquoi écrire ces quelques lignes? Personne ne les lira! A l'heure où elles paraîtront chacun se préoccupera de retenir une table au restaurant pour souper ou d'acheter des victuailles pour un amical pique-nique. Et je vous parlerais affaires aujourd'hui... vous m'enverriez coucher, ce qui n'est pas enviable, la veille de Noël. D'ailleurs, d'affaires, on ne s'en soucie guère ici en ce moment. Dans les groupes, les commis, faute d'ordres à exécuter, entonnent des chœurs de circonstance. J'entends depuis midi et demi — et il est trois heures moins le quart :

En avant les p'tites saucisses,
Le boudin cuit dans l' poêlon,
Les cornichons, les épices,
Vive le Papa Réveillon!

Ça n'est, évidemment, pas très fort! Mais quand c'est hurlé par une centaine de ténors, de barytons et de basses-tailles, ça vaut les refrains de Mimi Pinson.

Donc, je vous souhaite bon souper, bon gîte... et le reste.

C. Levrat.

BILLARD

Le Tournoi des Jeunes Maîtres

Le premier effet produit par l'annonce du tournoi des jeunes maîtres a été la reprise des parties au cadre dans les Académies, qui depuis quelque temps paraissaient abandonner la partie classique au profit des trois bandes et de la rouge.

Il n'est pas rare maintenant de voir des professeurs, tenus jusqu'ici soigneusement au second rang, prendre place dans le match au cadre, qui est toujours considéré comme le morceau de résistance de chaque séance.

C'est dire que l'entraînement a déjà commencé pour les compétiteurs au tournoi, et l'on peut par conséquent affirmer que tous arriveront en bon état de préparation et que les prix offerts par la Compagnie Brunswick seront très chaudement disputés.

Une feuille de province donnait, paraît-il, des pronostics sur l'issue de la lutte. Cette sélection semble bien prématurée, car il est nécessaire de savoir ce que l'entraînement donnera pour chacun avant de se prononcer. Et même à la veille du tournoi, il sera encore bien difficile de donner un pronostic sérieux, car on sera toujours dans l'ignorance de ce que pourront faire devant le grand public des hommes qui n'ont jamais joué ailleurs que dans leurs Académies. La tâche du pronostiqueur sera malaisée et je crois bien que je la laisserai à mieux inspiré que moi.

Count Reddeer

TOURISME

Une Initiative touristique. Les Syndicats d'Initiative. — La Fédération Sud-Centre. — Une heureuse innovation.

Un mouvement particulièrement favorable au tourisme, sous toutes ses formes vient de provoquer, dans les diverses régions de notre pays, la création de nombreuses organisations touristiques, qui, sous le nom de *Syndicats d'Initiative*, ont pour but de mettre en valeur et de faire apprécier à leur mérite les centres d'excursions : régions pittoresques et stations thermales, si souvent méconnus ou inconnus, de notre belle France.

Pour donner plus d'efficacité et de cohésion à leurs efforts, les Syndicats d'une des régions de la France les plus riches en beautés naturelles, et cependant l'une des moins parcourues, la région qui va du Cantal aux Pyrénées-Orientales par Lamalou, et à l'Ariège par Albi et Castres, se sont groupés sous le nom de *Fédération des Syndicats Sud-Centre*. Leurs délégués, réunis actuellement à Paris pour établir les bases de cette Fédération et réaliser les conditions de transport, de logement, de confort que le tourisme exige de nos jours, sont en voie d'obtenir, tant des Compagnies de Chemins de fer intéressées, que des administrations compétentes, des avantages très importants, au nombre desquels nous signalons une innovation qui, si elle est définitivement adoptée, comme il semble, transformera les conditions du voyage de tourisme en France. Cette innovation consiste dans la création de cartes d'abonnement général à prix fixe réduit, dans le genre des abonnements généraux suisses, valables sur tout le réseau pour une durée limitée, et permettant au touriste de visiter, à son gré, et dans le sens qui lui plaira, tous les sites et points remarquables d'une région. Nous appelons de nos vœux un progrès si favorable à l'expansion du mouvement touristique en France, et nous félicitons de tout cœur les délégués de la Fédération Sud-Centre qui en ont suscité l'heureuse réalisation.

COMMENT DEVENIR FORT

Par J. de LERNE, avec préface de Gabriel BONVALOT

1 volume..... 3.50

En vente à notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-Chaussée).

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . 16 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.

24 Décembre 1903. — N° 276
Rédaction et Administration : 9 Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

(Cliché de l'*Opéra*, J. Rueff, éditeur).

LE GALA DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE A L'OPÉRA. — LE CHAR DE L'ANGLETERRE ET DE LA HOLLANDE.

L'Automobile-Club de France a reçu à son tour, cette année, les délégués des clubs étrangers et français qui lui avaient offert les inoubliables réceptions d'Amsterdam, de Berlin, de Vienne et de Dublin. C'est par une soirée de gala à l'Opéra, devenu pour ce jour la propriété du Cercle de la place de la Concorde, que s'est terminée cette série de fêtes. Un ballet de circonstance, le ballet des Nations, qui a donné aux automobiles l'occasion de débuter sur la grande scène de notre Académie Nationale de Musique, en fut le motif principal. Ce furent des électriques de Dion-Bouton *qui eurent ce rare honneur. Nous reproduisons ci-dessus une des figures de ce ballet, le char de l'Angleterre et de la Hollande représenté par Mlle Louise Mante, de l'Opéra, escortée de deux jeunes filles hollandaises et deux anglaises.*

ENTRE NOUS

Aux Photographes

Amateurs et Professionnels

Nous rappelons aux innombrables photographes qui lisent la Vie au Grand Air *que nous recevons avec reconnaissance toutes les photographies qui nous sont adressées sur des sujets sportifs.*

Nous ne pouvons naturellement nous engager à publier tout ce qui nous est adressé, mais nous répondons avec la plus grande ponctualité aux envois qui nous sont faits.

CONDITIONS DE PAIEMENT

A moins de conventions spéciales, les documents sont payés après insertion et sur le prix de 20 francs la page. C'est-à-dire que, sans nous inquiéter du format de la photographie envoyée par le lecteur, nous lui paierons **20 francs** *si nous avons fait une page avec sa photo,* **10 francs** *si nous ne l'avons utilisée que pour une demi-page et* **5 francs** *pour un quart de page; le prix de 5 francs sera le prix minimum, sauf pour les photographies insérées dans la rubrique « Autour des Sports », qui ne seront payées que 2 fr. 50.*

Les photographes sont priés de nous envoyer de préférence les clichés **en les accompagnant de légendes très explicatives**.

Naturellement, les 13×18 sont préférables aux 9×12, mais de bons 9×12 et même d'excellents 6 1/2×9 seront les bienvenus.

Les documents utilisés seuls sont payés, et la direction du journal ne peut, on le comprendra, s'engager à utiliser toutes les communications qui lui sont faites.

CONDITIONS D'ENVOI

Tout document ayant un caractère d'actualité doit être expédié dans les plus brefs délais, c'est-à-dire le jour même, ou, au plus tard, le lendemain du fait auquel il se rapporte. Quand les manifestations sportives ont lieu le dimanche, il est absolument nécessaire que nous ayons les épreuves ou les clichés le dimanche soir — la rédaction de la Vie au Grand Air *passe toute la nuit du dimanche au lundi à travailler — ou en tout cas le lundi matin avant onze heures au plus tard.*

Le dernier délai est donc le lundi, onze heures, *pour les photographies devant passer dans le numéro du* **jeudi suivant**.

L'abondance des matières nous oblige à remettre à notre prochain numero la suite de l'intéressante étude de notre collaborateur Georges Prade sur les *Etapes de l'Automobile.*

Notre Service photographique

Nous rappelons à nos lecteurs que nous sommes en mesure de leur fournir des épreuves photographiques de la plupart des illustrations parues dans la ***Vie au Grand Air***.

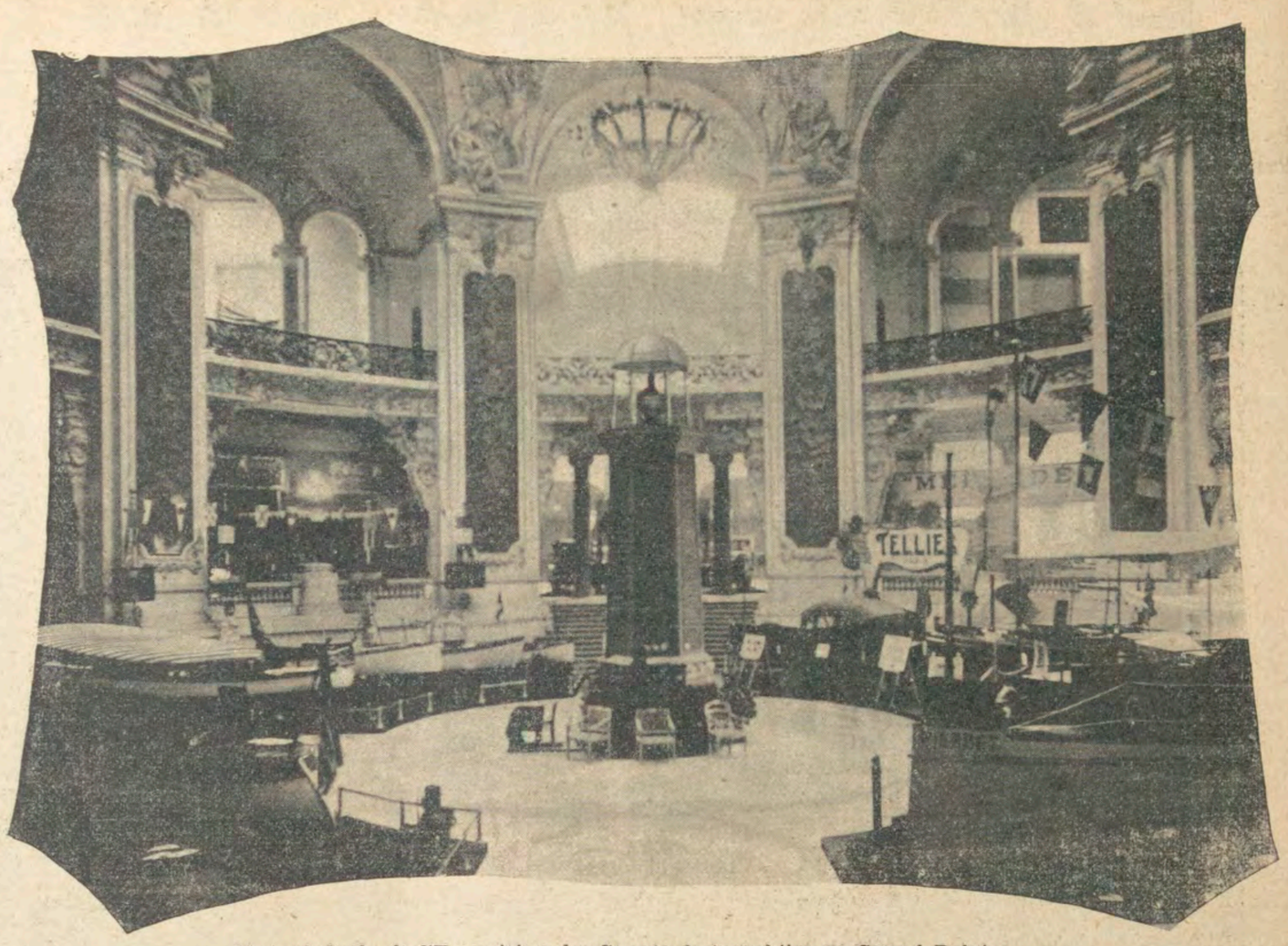
Le tarif est le suivant :

En 9/12, l'épreuve non collée	2 »
— collée sur gros carton biseauté or	2 50
En 13/18, l'épreuve non collée	2 50
— collée sur gros carton biseauté or	3 »
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton biseauté or, retouche comprise	10 »
En 24/30 — — —	20 »
En 30/40 — — —	30 »

Toutes les demandes doivent porter la mention ***Office photographique*** et contenir en un mandat-poste le montant de la commande augmenté de 50 centimes pour frais de port et d'emballage.

L'Office photographique *V. G. A.* se charge également de tous travaux sur commande.

LES ÉDITEURS.



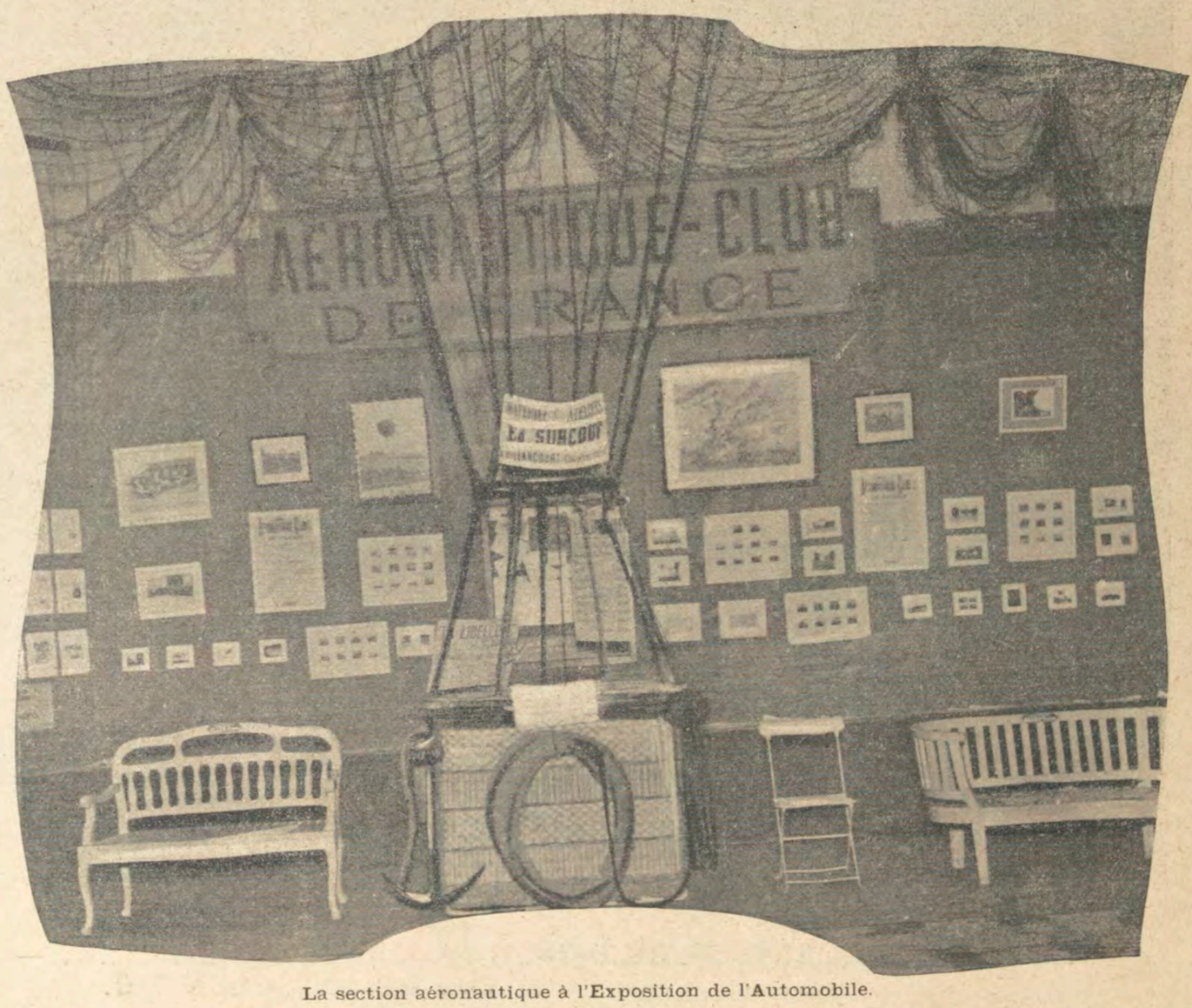
Vue générale de l'Exposition des Canots Automobiles au Grand Palais.

Le 6e Salon de l'Automobile

Avant que le 6e Salon de l'Automobile et du Cycle ne ferme ses portes, nous avons voulu consacrer quelques lignes à deux de ses sections qui obtinrent un très vif et très mérité succès; nous avons nommé les sections de l'Aérostation et des Canots Automobiles.

Pour la première fois en effet, cette année, il nous a été donné d'assister à une véritable exposition de canots automobiles. Une tentative — oh! combien timide — on s'en souvient, fut faite au Salon de 1902. Quelques canots seulement y figuraient et arrêtaient assez peu les visiteurs.

Dans l'espace d'une année à peine, le canot automobile est devenu le sport à la mode. Les grandes épreuves organisées successivement par nos confrères le *Vélo* et l'*Auto* tirèrent un peu de l'oubli et mirent d'actualité le bateau à moteur. Sans avoir encore atteint la perfection, ou plutôt une mise



La section aéronautique à l'Exposition de l'Automobile.

au point parfaite; on peut néanmoins prétendre que les canots automobiles ont réalisé des progrès très marqués, tant dans la construction de leur coque, que dans la force et la régularité de marche de leur moteur. Ce devait être le résultat même des premières courses réservées à ce nouveau sport.

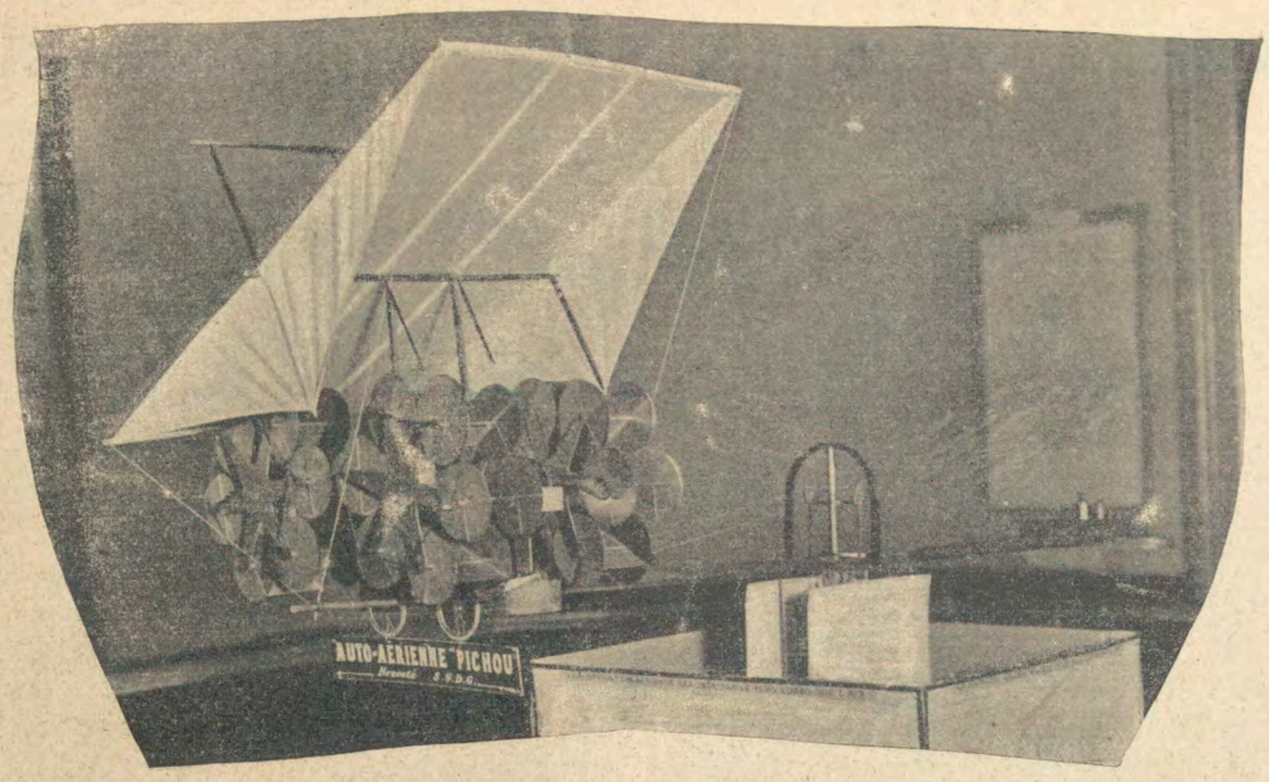
Nous avons pu voir, au Salon de l'Automobile, dans la section qui leur était spécialement consacrée — des canots dernier cri — des racers et des cruisers construits sur des données nouvelles et sur des plans admirablement conçus. On sent évidemment que ce sport de la navigation automobile va désormais occuper une place prépondérante, très justifiée d'ailleurs, tant il a su attirer vers lui un nombre considérable d'adeptes en un laps de temps relativement restreint.

L'annonce des courses de Monaco et d'Ostende n'a pas été non plus sans susciter un très vif engouement pour le canot automobile. Le programme de ces deux meetings est, en effet, plus qu'alléchant ; les 100.000 francs de prix dont sont dotées les épreuves de Monaco, sont à eux seuls suffisamment éloquents et donnent à ces courses une importance et une ampleur inconnues jusqu'alors. Voilà qui fait bien augurer de l'avenir.

Il nous faudrait parler longuement de la section de l'Aérostation, qui prenait également place dans ce Salon de l'Automobile. Malheureusement, la place ici nous manque et nous ne pouvons nous étendre suffisamment pour en donner une juste idée.

Tout comme la section des Canots Automobiles, la section de l'Aérostation a grandi, et son installation fut plus importante et plus fréquentée que celle des années précédentes.

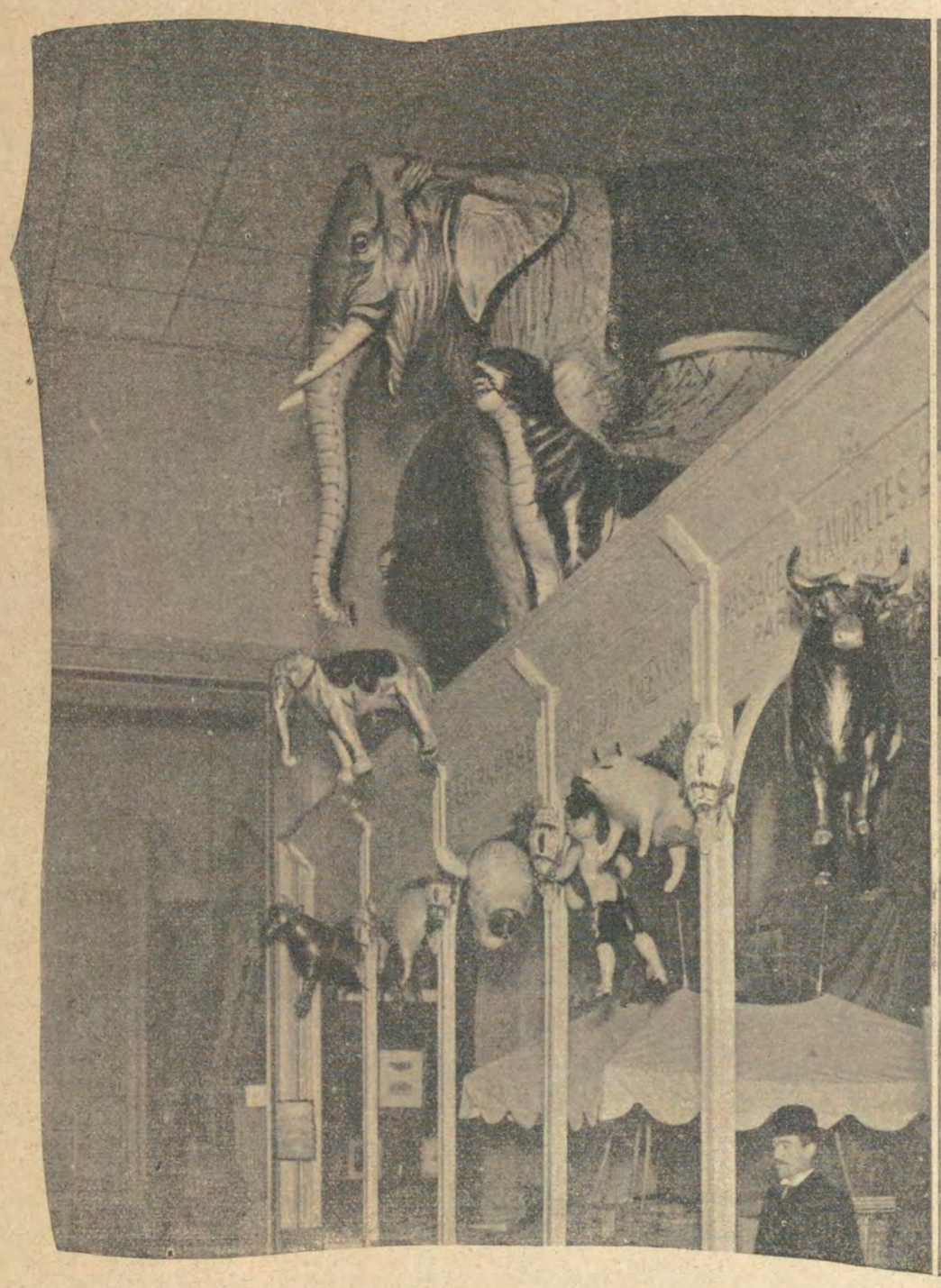
On s'arrêtait longuement devant les stands de l'Aéronautique-Club et de l'Aéro-Club, où des tableaux nous retraçaient, par des gravures, l'histoire de la navigation aérienne. L'installation Lachambre, entre autres, était des plus amusantes en même temps que des plus pittoresques. Jugez-en plutôt par la photographie que nous reproduisons ci-dessous. Un modèle d'aéroplane à moteur fut également très remarqué, ainsi que ce cerf-volant de sauvetage et porte-bouée dont les expériences faites tout récemment furent en tous points réussies et mirent en évidence pleinement les services que peut rendre ce nouvel appareil. Je vous ferai grâce des descriptions plus ou moins techniques de telle ou telle nacelle, de telle ou telle enveloppe d'aérostat, exposées dans cette section. Qu'il me suffise de vous dire que les nouveautés aérostatiques n'y faisaient pas défaut.



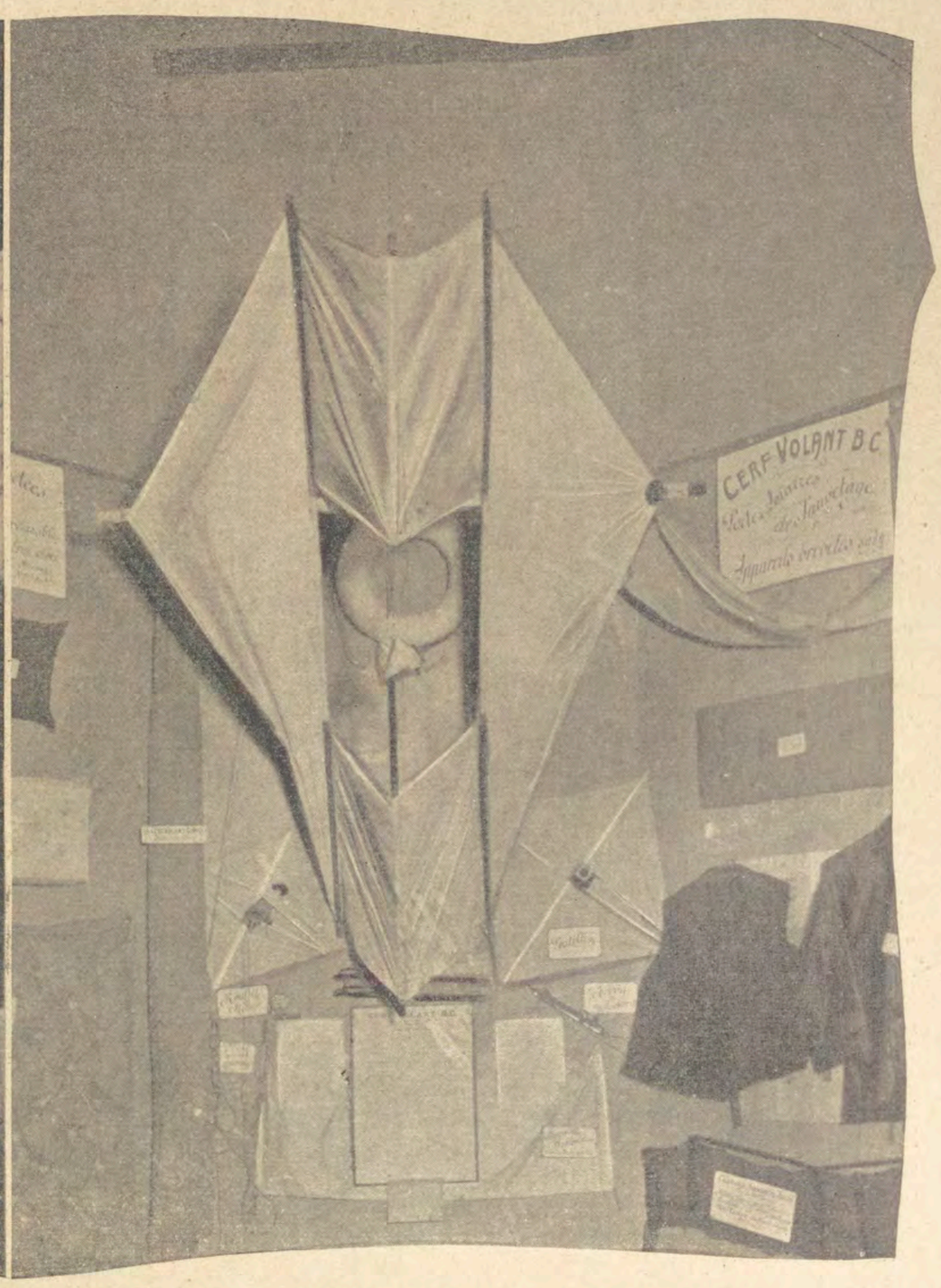
Un modèle d'aéroplane à moteur.

Voici très brièvement exposé ce que furent ces deux expositions dans le grand Salon de l'Automobile. Il eût été injuste de les passer sous silence, et la *Vie au Grand Air*, parfaitement éclectique en matière de sport, se devait d'y ouvrir ses colonnes. Nous l'avons fait avec plaisir.

GEORGES PRADE.



Ne vous croyez pas au Jardin des Plantes.
Cet étalage vous représente le Stand Lachambre, où sont exposés les animaux les plus divers, fabriqués en baudruche.



Un cerf-volant porte-amarre et de sauvetage.
A l'aide de ce cerf-volant, il devient possible d'établir un va-et-vient entre la côte et un navire en détresse.

L'Inauguration du Vélodrome d'Hiver

Aspect des tribunes des premières à la réunion d'ouverture du Vélodrome d'Hiver.
On voit que les habitués des pistes d'été se retrouvent avec joie sous les voûtes de la Galerie des Machines.

Dimanche dernier, s'est produit un événement qui va avoir une influence considérable sur le sport cycliste. Il s'agit de l'ouverture du nouveau Vélodrome d'Hiver, dans la Galerie des Machines, au Champ de Mars.

✣ ✣ ✣

Enfin, nous avons un vélodrome d'hiver!

Cet événement, qui commençait à devenir invraisemblable, s'est produit après un intervalle de six années, c'est-à-dire depuis la démolition du Palais des Arts-Libéraux. Il a été salué avec joie par les coureurs et par tout le personnel ordinaire des vélodromes, qui a vu cesser un chômage annuel long et onéreux. Il en a été de même du public qui, privé pendant longtemps de l'un de ses spectacles favoris, en a accueilli avec enthousiasme la résurrection, si l'on en juge par la foule énorme qui est venue, dimanche dernier, assister à la journée d'ouverture.

Le nouveau vélodrome est installé dans la Galerie des Machines, dont il occupe le quart seulement, du côté de l'avenue de la Bourdonnais. La piste, qui mesure 333 mètres, rappelle d'une manière saisissante celle de Buffalo, avec des virages un peu plus grands et des lignes droites un peu plus longues. Construite en lattes de bois, avec des virages bien relevés, elle paraît très vite et très sûre. D'immenses tribunes peuvent, avec les galeries supérieures, contenir plusieurs milliers de spectateurs. Ce travail considérable a été accompli dans l'espace de quinze jours, ce qui constitue une célérité dont l'Amérique seule jusqu'à ce jour nous avait donné l'exemple.

La partie sportive n'a présenté qu'un intérêt médiocre, d'abord parce que les coureurs, au repos depuis deux mois, n'étaient plus en forme, ensuite, parce que le meeting d'ouverture se répartissant sur trois journées, le premier jour ne comportait que des épreuves secondaires, entre autres les séries éliminatoires du Grand Prix d'Ouverture, où les favoris, Jacquelin, Mayer, Heller, Louvet, Piard, Brécy et Bourotte se sont qualifiés pour la finale. La plupart de ces séries ont donné lieu à des luttes très émotionnantes et à des arrivées chaudement disputées. Elles nous font bien augurer du match final.

A signaler le joli début de Jaeck comme stayer, dans la course de 25 kilomètres qu'il a enlevée à Dussot. La course d'amateurs a été gagnée par Lion et celle de tandems par Mayer-Heller. Cette équipe, qui paraît être parfaitement homogène, a résisté, en effet, de magnifique façon à Piard-Vasserot et Jacquelin-Louvet, très vites également. Quant à Cissac, il a fini seul l'épreuve de motocyclettes.

Cette course, en effet, qui s'annonçait comme devant être particulièrement intéressante, n'a pas tenu ce qu'elle promettait. Fossier casse tout d'abord sa courroie et s'arrête, puis Honoré Fossier et Marius Thé sont, eux aussi, forcés de s'arrêter. La réunion débutait par une course à pied, 200 mètres handicap, qui a été gagnée dans un fort beau style par Faure, du Club Athlétique du Sud.

Le meeting continuera vendredi, jour de Noël, et dimanche, où se disputeront des épreuves plus importantes, entre autres la finale du Grand Prix d'Ouverture. Les coureurs, qui d'ici là auront pu travailler, se présenteront en meilleure condition, ce qui promet des luttes plus disputées.

Il est à souhaiter seulement que l'administration du Vélodrome d'Hiver augmente son éclairage et surtout son chauffage, car il ne faut pas oublier que la Galerie des Machines fut jadis surnommée « la Glacière », et il serait utile d'éloigner de l'esprit du public ce pénible souvenir.

Quand ces améliorations possibles seront réalisées, il ne fait pas de doute que les spectateurs n'en récompensent largement les organisateurs en venant en foule, car nous avons eu la preuve, dimanche, que le sport cycliste est plus à la mode que jamais et que, malgré tant de concurrences étrangères, il tient une place sans cesse grandissante parmi les plaisirs favoris du public parisien.

Ernest Mousset.

Jaeck, gagnant de l'épreuve de 25 kilomètres, en 21 m. 40 s. 1/5.
(Photographie prise, au magnésium, au quartier des coureurs.)

Une Première sur route en Amérique

Ces jours derniers, à Eagle Rock, dans la côte d'Orange, une course a été disputée, dont M. Vanderbilt est sorti vainqueur. Le milliardaire américain s'est classé premier, couvrant le mille en 1 m. 36 s. 3/5, établissant un nouveau record américain.

✣ ✣ ✣

L'Amérique deviendra-t-elle quelque jour, aussi bien que l'Europe, la terre classique des courses et des records?

Il est certain que si la route était là-bas ce qu'elle est ici, même de façon approximative, il serait facile d'y organiser les plus belles courses du monde. Quelle que soit la progression de la population, en dehors des états de l'Est, on trouve vite la véritable campagne, celle que nous ne pouvons guère soupçonner en Europe, si ce n'est peut-être dans la plaine du Danube et du nord de l'Allemagne, ou bien encore dans l'immense et déserte plaine russe.

M. Vanderbilt, vainqueur de la course de côte d'Orange, à Eagle Rock (Amérique), 1.609 mètres en 1 m. 36 s. 3/5 (record américain).

Malheureusement pour elle, l'Amérique du Nord, pays neuf et dont le développement social a correspondu avec l'époque du chemin de fer, a peu ou point de routes.

Il y a dans toute l'Amérique une belle route, un peu longue, celle d'Atlantic-City, et une route très médiocre, celle de New-York à Buffalo, que suit en général un concours d'endurance qui mérite, d'ailleurs, bien son nom, car, si jamais route a prédisposé les voitures à l'endurance et même à l'application au steeple-chase, c'est bien celle-ci.

On conçoit donc que, jusqu'ici, le sport automobile américain se soit un peu spécialisé dans des tentatives qui nous paraîtraient peut-être légèrement artificielles, mais que nous devons enregistrer avec patience et avec soin, car elles prouvent que là-bas, couve, à n'en point douter, un précieux et vivace esprit.

Course d'un kilomètre en ligne droite, dans des parcs; courses plus absurdes encore sur des hippodromes de courses de chevaux; il n'en faut pas plus pour tenir en haleine l'industrie du pays. Mais de véritables épreuves sur route, je ne crois point qu'il en existe encore aux Etats-Unis, et pour cause.

Cependant, il est nécessaire de noter le très intéressant essai fait à Eagle Rock par l'A.-C. d'Amérique.

Sans doute, il s'agissait encore cette fois plutôt d'une épreuve rapide et dans le genre de Gaillon et de Château-Thierry, que d'une épreuve de longue haleine, fût-ce même de Laffrey ou du Ventoux, puisqu'il s'agit d'une course de côte.

Celle-ci ne comporte qu'un mille, c'est-à-dire 1.609 mètres, et encore pas en ligne droite, avec quelques tournants, à coup sûr fort remarquables pour démontrer les qualités du conducteur, mais à coup sûr aussi fort dangereux. Il est vrai que la pente est assez forte pour que le conducteur sage ait l'espérance de regagner en vitesse dans la côte ce qu'il a perdu dans le virage. La côte varie, en effet, de 8 o/o, c'est-à-dire comme minimum ce qu'a en maximum le raidillon de la Tuilerie, à 15 o/o, c'est-à-dire de ce qu'atteint le Ventoux, la reine des côtes.

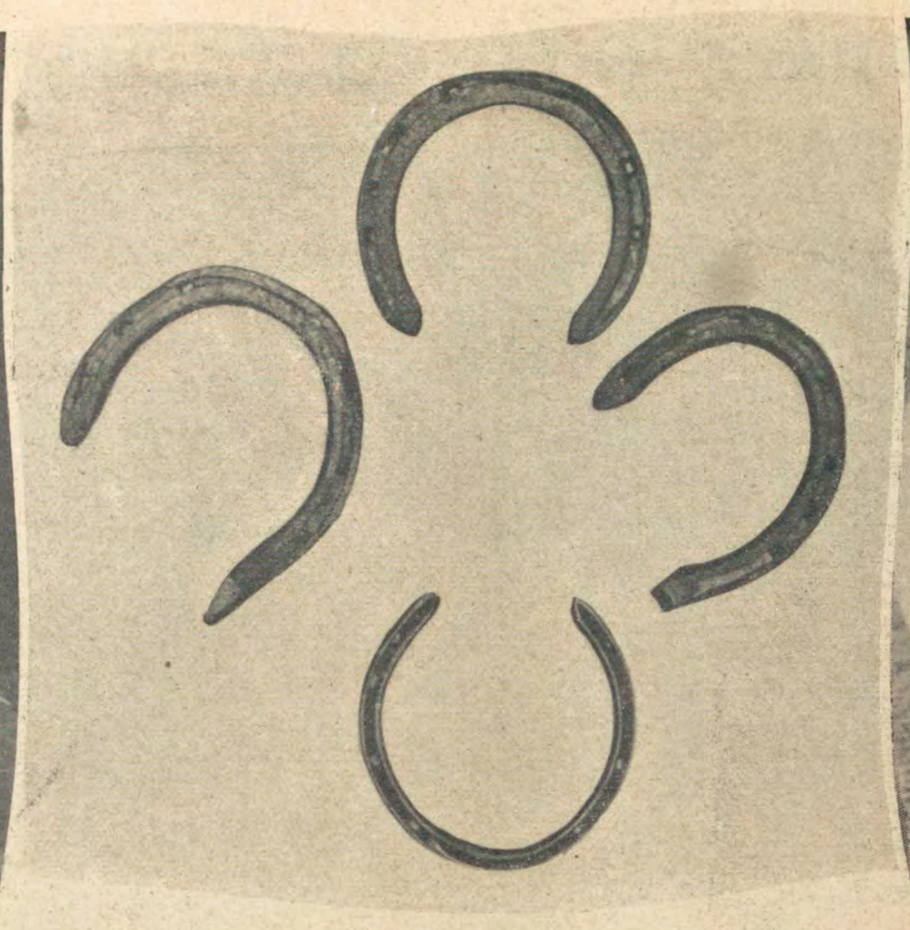
La côte d'Orange à Eagle Rock, où s'est disputée la course gagnée par M. Vanderbilt.
Cette côte a une vente moyenne de 8 pour 100 et un maximum de 15 pour 100.

M. Vanderbilt, le milliardaire américain bien connu que nous avons vu souvent courir en France et notamment en Belgique, dans le Circuit des Ardennes, où il finit troisième devant Ibonowsky, a gagné l'épreuve de la côte d'Orange sur sa Mors, Paris-Madrid, dans le temps fort remarquable de 1 m. 36 s. 3/5, ce qui représente du 60 à l'heure.

C'est l'une des rares courses disputées de l'autre côté de l'eau par le milliardaire chauffeur, et ce nous est une indication précieuse de l'amélioration du sport là-bas. M. Vanderbilt a couru chez nous; il a souvent refusé de courir chez lui.

GEORGES PRADE.

Charpentier,
maréchal ferrant du fameux entraîneur Leigh.



Les fers d'Ibrahim, de Spa III et de Nivolet, comparés à un fer américain (le fer américain est au bas de la photo).

Ch. Pratt, maréchal ferrant particulier de l'écurie Rothschild.

La Ferrure des Chevaux de Courses

L'entraînement américain, au cours de cette dernière saison, a fait plus verser d'encre que la monte américaine. Quand on interrogea le grand entraîneur, le seul, l'unique, Leigh, très aimablement il se mit à la disposition des interviewers et leur dit : « Ma méthode est simple et se résume en trois mots : alimentation, hygiène et ferrure ». Nous avons déjà parlé de l'hygiène et de l'alimentation, suivant Leigh, voyons aujourd'hui la ferrure.

✣ ✣ ✣

Lorsque vinrent s'installer en France les premiers entraîneurs américains, ils eurent recours aux maréchaux spécialistes de Maisons-Laffitte ou de Chantilly, aux Taylor, aux Targett, aux Jonnet ; ils furent, du reste, très satisfaits de leurs services. Enfin Leigh arriva, son nom n'était guère connu auparavant ; on disait qu'il avait entraîné des trotteurs en Amérique, qu'à Newmarket il n'avait pas trouvé de la part des entraîneurs anglais un accueil très bienveillant, parce qu'il avait voulu révolutionner le turf, faisant fi des anciennes méthodes d'entraînement, mais que cet homme, d'accueil aimable autant que réservé, au visage impassible et ne laissant trahir aucune émotion, était vraiment un homme extraordinaire, connaissant le cheval mieux que quiconque au monde, habile à transformer une claquette en crack uniquement par l'hygiène et la ferrure, un homme qui..., je vous fais grâce du reste.

J'ai voulu voir de près ce Titan auquel rien ne résiste, j'ai voulu étudier ses méthodes, celles du moins qu'il veut bien livrer, et en particulier sa ferrure ; et je suis arrivé à cette conclusion, c'est que Leigh, homme intelligent, travailleur consciencieux, entraîneur habile et sachant réclamer des chevaux au bon moment, n'a rien inventé du tout.

Je reviendrai un jour sur l'installation et l'aération de ses boxes, — c'est l'ancienne installation à la française ; — quant à sa ferrure spéciale, c'est, à part une légère modification de détail, simplement la ferrure anglaise ; le père Taylor comme feu Cunnington, de Chantilly, s'en servaient il y a plus de vingt ans ; d'autres s'en sont toujours servis, mais avec discernement, car tel fer qui convient à un cheval ne peut convenir à un autre ; cependant ni les uns ni les autres ne surent présenter et faire valoir cette ferrure comme l'Américain Leigh.

Leigh a ses maréchaux, un Anglais, du nom de Rousse, et un Français, ancien maréchal ferrant du 17e d'artillerie, Carpentier, lequel fut plusieurs années attaché au haras de Chamant. Les frères Watson sont, à Chantilly, les seuls entraîneurs ayant leur maréchal. Quant à ses fers, il les fait venir d'Amérique, de chez le « Professeur » Thomas qui s'intitule lui-même « Scientific Horse Shoer » et est l'inventeur d'une série d'appareils pour déterminer les aplombs des sabots, pour niveler les pieds, pour prendre la mesure exacte des fers, sans compter un onguent merveilleux qui, disent ses prospectus « fait repousser un nouveau sabot en 100 jours » !!!

La prise de la mesure du pied d'un cheval au moyen du podomètre Pichard.

Le père Taylor, le doyen des maréchaux ferrants spécialistes pour chevaux de courses.

Or, en France et en Angleterre, nous avons d'excellents et parfaits podomètres ; le plus récent a été inventé par le vétérinaire Pichard. Son principe est basé sur celui des appareils à prendre mesure pour les chapeaux. Brambilla, vétérinaire italien, et Moubis, directeur de l'Ecole de maréchalerie d'Amersfoort, ont un appareil très pratique pour étudier le « centre de pression » dans le pied du cheval ; Pichard, un « conformateur » à froid pour les fers, les ajustant mécaniquement et exactement au pied du cheval, enfin nos onguents français de Méré, s'ils ne font pas repousser le sabot, savent guérir.

Du reste, le directeur du Collège vétérinaire de New-York est un Français, M. Liautard, des plus compétents en maréchalerie, et les entraîneurs d'outre-Atlantique ont souvent recours à lui.

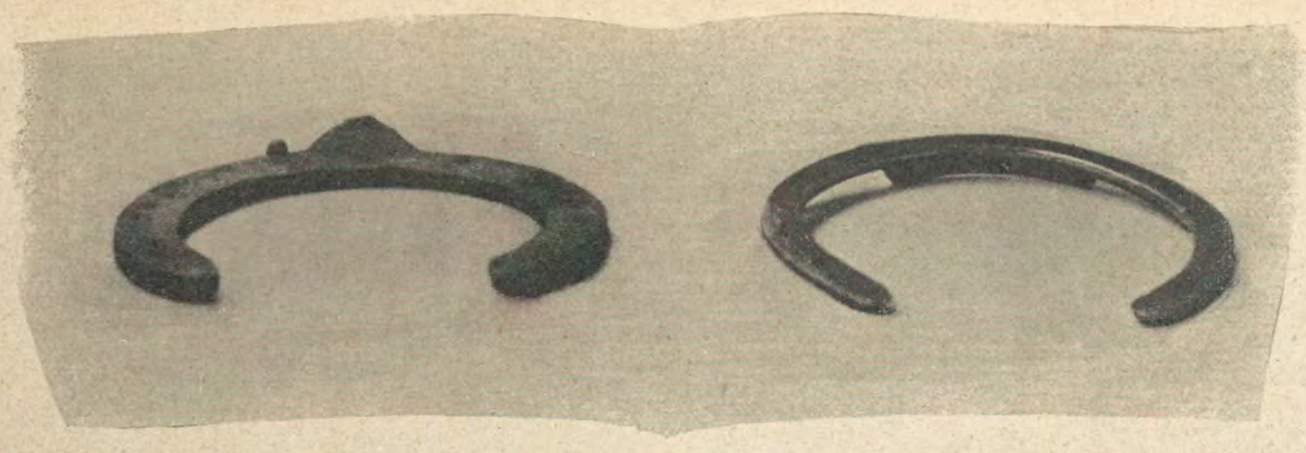
Qu'est donc ce si fameux fer américain du « Scientific Horse Shoer Thomas » ? Tout simplement le fer de course de Pader, dont voici la description d'après M. Goyau, dans son *Traité pratique de maréchalerie* : « Etroit, léger, fidèlement modelé sur les contours du pied, avec sa rainure circulaire dans laquelle disparaissent les clous, et sa surface brillamment argentée par la lime, c'est un véritable bijou digne de protéger les ongles aristocratiques des nobles coursiers. »

Pader recommande une épaisseur de 3 à 4 millimètres et un pinçon épais pour augmenter la solidité du fer. Les Américains ont supprimé le pinçon — le pinçon est une petite languette d'acier levée en pince sur le devant du fer ; ce pinçon donne de la fixité au fer, d'où ce vieux dicton de maréchalerie : *un pinçon vaut deux clous*. Si les fers américains n'ont point de pinçons, ils sont à huit clous au lieu de six, et le vieux dicton français trouve ici son application.

Leigh ajoute à ses fers une sorte d'agrafe qui est rivée sur le devant du fer et qui fait l'office de crampon. Suivant que ses chevaux courent

en plat ou en obstacles, le fer est un peu plus lourd ou un peu plus léger, mais, encore une fois, le fer Thomas n'est que le fer Pader, dans lequel le pinçon a été remplacé par deux clous supplémentaires.

Ce fer américain peut très bien ne pas convenir à tous les chevaux, et si Leigh conserve avec soin les fers un peu lourds, c'est vrai, enlevés par lui à certains chevaux qu'il réclama, c'est que, sans

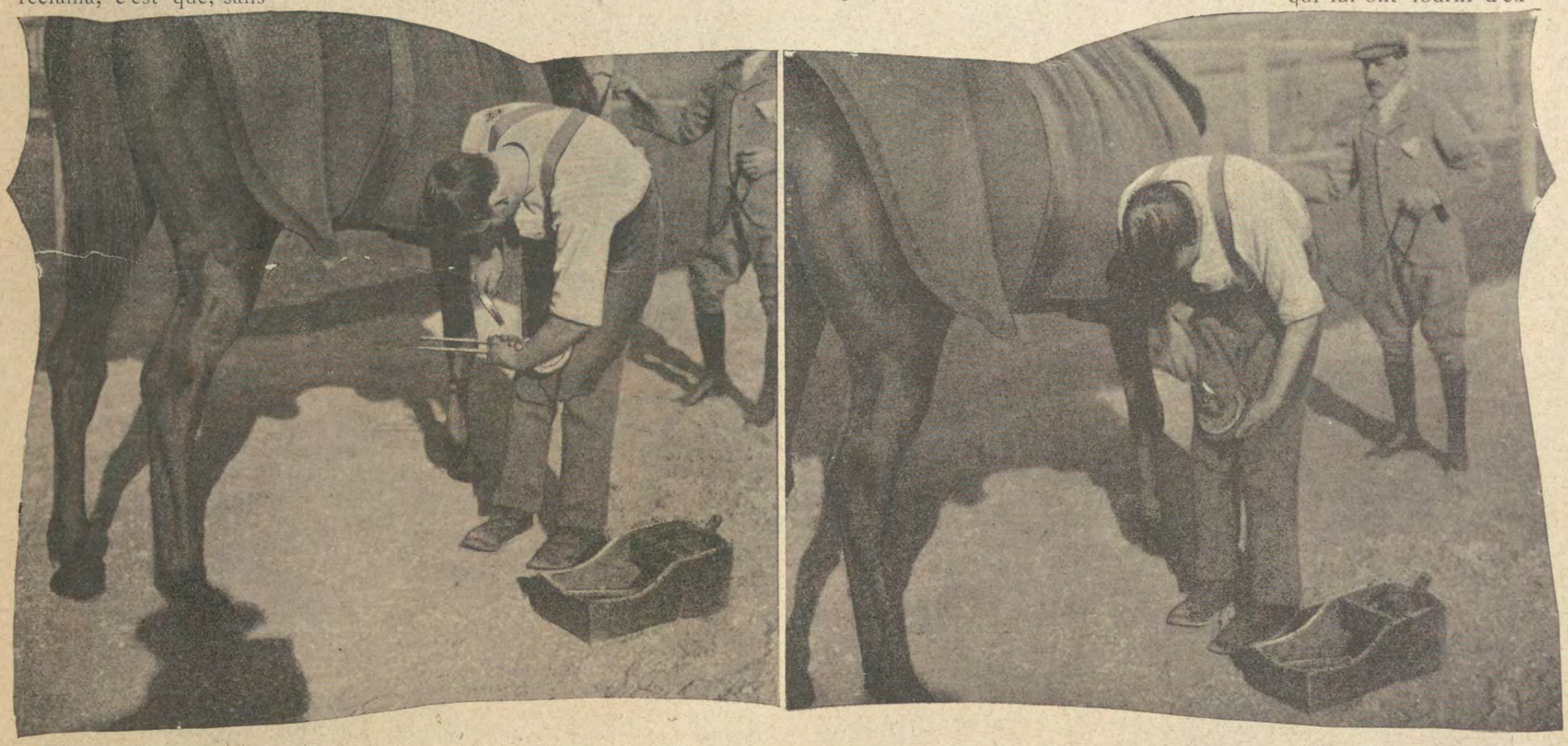


Un fer anglais et un fer américain.
On remarquera que le fer américain n'a pas de pinçon, mais il porte huit clous au lieu de six, ce qui confirme ce vieux dicton de maréchalerie : « Un pinçon vaut deux clous ».

tant à la conformation qu'à la délicatesse de leurs sabots.

Leigh ne veut connaître que la ferrure hygiénique, selon la méthode Thomas.

Au point de vue de la légèreté du fer, on a essayé diverses substances; j'ai parlé tout à l'heure de la corne durcie; d'autres ont employé le cuir durci; d'autres, enfin, l'aluminium. Il paraît que M. Charron a fait des essais de fer en aluminium qui lui ont fourni d'ex-

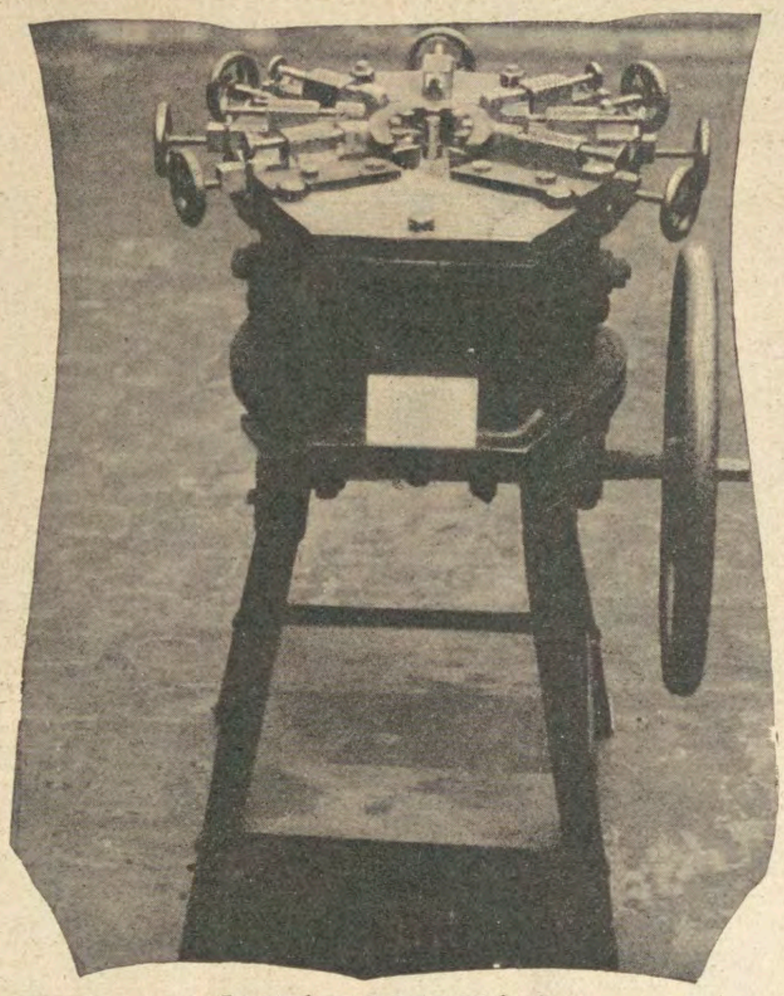


Comment on ferre un cheval de course.
Les maréchaux ferrants ferrent à l'anglaise, c'est-à-dire qu'en même temps qu'ils tiennent le pied du cheval ils le ferrent, tandis que dans la méthode française, un aide tient le pied pendant que le maréchal ferre le cheval; le cheval est plus docile quand un homme seul le ferre. Remarquons aussi que la ferrure anglaise s'applique à froid, tandis que la ferrure française s'applique à chaud.

doute, Taylor ou Targett, qui avaient ferré lesdits chevaux, jugeaient que les pieds avaient besoin de ces fers. Il est évident qu'une ferrure trop lourde peut gêner un cheval, et que les sabots doivent être l'objet de soins journaliers. Certains entraîneurs anglais ne craignent pas parfois — peut-on trouver plus léger? — de faire courir leurs chevaux déferrés, sur certaines pistes un peu lourdes. La Camargo n'avait pas le moindre fer quand elle gagna au Bois, La Chine a couru également déferrée à Bade, et bien d'autres dont je pourrais citer les noms. D'autre part, M. Auguste Lupin, qui fut un des premiers hommes de cheval du siècle dernier, avait imaginé des fers en corne durcie qui certainement étaient plus légers que le plus léger des fers en acier; on m'a assuré que Galoor ne porta jamais d'autre ferrure.

Leigh m'a fait admirer la légèreté des fers qu'il emploie, j'en ai convenu : le plus léger de ses fers pèse 80 grammes, le plus lourd 125; cependant j'ai pesé comparativement un de ses fers parmi les plus légers avec un des fers de Beauminet, qui gagnait le Derby en 1880, fer que je possède, et le fer de Beauminet était aussi léger que les fers de Leigh.

Ce que je reprocherai à Leigh, c'est de ne point songer assez qu'il y a plusieurs sortes de ferrures que l'on peut classer en ferrure hygiénique, ferrure orthopédique et ferrure chirurgicale. Les pur sang, aussi bien que les autres chevaux, n'ont pas tous des sabots parfaits, et il leur faut une ferrure appropriée



Le conformateur pour fers.
Cet appareil, dû à un vétérinaire français, Pichard, ancien vétérinaire militaire, donne au fer très exactement la forme du pied du cheval, forme qui a été donnée par le vodomètre.

cellents résultats. L'aluminium est évidemment très léger, mais c'est un métal mou difficile à travailler et qui coûte très cher; le bronze d'aluminium n'a pas donné les résultats que l'on attendait de lui; les essais qu'on en a fait dans l'armée française et dans l'armée allemande ont été si peu concluants qu'on est revenu à l'ancien fer.

L'acier est de beaucoup le métal le meilleur et le plus facile à travailler, c'est ce qui explique son succès. Si l'aluminium avait réussi en Amérique, Leigh aurait certainement des fers en aluminium.

Je suis loin de contester la très grande habileté, le sens pratique et le coup d'œil très américain de Leigh. On me permettra cependant de dire que le célèbre entraîneur n'a nullement révolutionné l'art de la maréchalerie; tout ce qu'il nous a montré est connu depuis de longues années en Angleterre, en France, en Autriche et en Russie, mais il a attiré l'attention des entraîneurs, ses collègues, sur la ferrure et les fers, et absolument comme lorsqu'il a préconisé ses méthodes d'hygiène et d'alimentation, on s'est dit : Il y a peut-être quelque chose à faire de ce côté, et on a veillé peut-être un peu plus à l'hygiène, à l'alimentation, à la ferrure. Sa venue en France n'aurait-elle eu que ce résultat, que nous devons l'en remercier, sans toutefois le considérer comme un prophète ou un magicien.

PAUL MÉGNIN.

Cliché au magnésium pris spécialement pour " *La Vie au Grand Air* ".

Le départ de la Course de six jours à Madison-Square, à New-York.

Au premier rang, les quatre coureurs européens. Derrière le policeman, notre collaborateur Victor Breyer.

La Course de six jours à New-York

II (*)

Nous avons parlé brièvement, la semaine dernière, de la course de six jours qui vient de se terminer à New-York. Voici la lettre que nous envoie, en même temps que les photographies que nous donnons ici, notre collaborateur Victor Breyer, qui a suivi, de bout en bout, cette terrible épreuve.

✣ ✣ ✣

New-York, 10 décembre.

Me voici pour la troisième fois à New-York, à l'occasion de la fameuse course de six jours, qui pendant quelques semaines va être dans tous les milieux cyclistes du monde le thème général des conversations. Pour la troisième fois, je revois les mêmes têtes à la tribune de la presse comme à celle des « referees ». Il me semble bien que le gros policeman, dont la fonction principale est d'empêcher le public de la pelouse d'entrer sur la piste, n'a pas bronché depuis que j'eus l'honneur de lui être présenté par les patrons de l'établissement.

Si les coureurs ont changé, en revanche leurs aides sont toujours les mêmes. Depuis Tom Eck, le manager aux cheveux d'argent, jusqu'au dernier des frotteurs, je les reconnais tous pour les avoir vus déjà au même endroit et pour ainsi dire dans le même costume.

Par exemple, il serait difficile de retrouver dans le public une figure de connaissance. Car cette fois encore, tous les records comme affluence auront été battus. Depuis dimanche soir, en effet, les tourniquets de Madison n'ont cessé de fonctionner. C'est incroyable!

Marcel Cadolle le champion amateur, surveille la marche de ses compatriotes à l'aide du compteur de milles.

Miss Margaret Gast, la championne cycliste américaine qui a marché derrière des moteurs pendant les six jours.

Le campement européen.

Avant le départ : au premier plan, Rettich sur son lit de camp ; derrière lui, Gougoltz. Au fond, Petit-Breton règle sa machine.

(*) Voir le n° 275.

RUE

Bobbie Walthou , gagnant des Six jours.
Photographie prise la veille de la course.

Petit-Breton, le troisième jour de la course.
La dépression commence à se faire sentir.

Le départ a été donné dans la nuit de dimanche à lundi par le célèbre boxeur Jim Corbett. L'usage veut, en effet, que les fonctions de starter soient chaque année remplies par une personnalité américaine très en vue. Il y a deux ans, ce fut le boxeur Jeffries; l'an dernier le sénateur Sullivan.

On sait que les six jours se disputent par équipes de deux coureurs. Dix-sept équipes démarrèrent, cette année, au signal du starter. C'est l'homme le plus vite de chaque team qui fait le départ. Sage précaution, car deux Américains ne sont partis que pour activer le train des premières heures : Fenn et Kramer. Se relayant en tête très souvent et faisant de fréquents démarrages, les deux « figurants » provoquent des lâchages dont sont victimes de malheureux coureurs comme Samson et Beaugendre, plus habitués aux monotones randonnées sur route qu'aux dures batailles de la piste.

Enfin après six heures de course, Kramer et Fenn, jugeant leur tâche accomplie, disparaissent de la piste.

Les hommes partis pour six jours respirent un peu! Mais voici Leander qui se met en action. Les démarrages recommencent et avec eux les chaudes poursuites qui enthousiasment la galerie. Malheureusement sur une piste de 160 mètres, l'on n'a pas les coudées aussi franches que sur un vélodrome de 300 ou de 400 mètres. Dans l'ardeur du combat, des hommes s'accrochent et roulent lourdement sur le plancher. On relève l'un d'eux avec la tête fendue, c'est Mac Lean.

Simar est tombé avec Mac Lean, mais plus heureux que celui-ci, il peut continuer la course pas pour longtemps, hélas ! car, quelques heures plus tard, il abandonne définitivement, prétextant une blessure à la cheville.

Son équipier Gougoltz, qui partait grand favori avec Walthour et Leander, est donc encore une fois mis hors d'état de se défendre.

La seconde nuit ne s'est pas achevée que nous avons à enregistrer l'abandon de Beaugendre et de Rettich.

Heureusement, il nous reste, pour défendre les couleurs européennes, deux équipes qui me paraissent vouloir jouer un grand rôle: l'une, composée de Contenet et de Petit-Breton, l'autre de Samson et de Vanderstuyft. Je n'aurais pas cru Contenet capable de tenir si longtemps. J'attribuais son engagement dans les six jours à un désir de revoir l'Amérique qu'il a déjà visitée, il y a deux ans, en qualité d'entraîneur de Tom Linton. Vanderstuyft marche admirablement, c'est dommage de l'avoir accouplé avec Samson, qui n'est pas fait pour un tel travail, où il faut montrer autant de qualités de vitesse que d'endurance.

Une équipe qui obtient aussi son petit succès, c'est celle formée de deux nègres, Hedspath et Dove. Quoique très à l'ouvrage depuis le départ, ils n'en continuent pas moins avec une belle ardeur. En tout cas, ils fournissent à nos confrères new-yorkais qui les ont appelés, dès le premier jour, « l'anthracite team », des sujets inépuisables de dessins et d'histoires à dormir debout.

L'avis général, ici, est que la victoire ne peut échapper aux Américains. A supposer que Contenet et Petit-Breton puissent aller jusqu'au bout, je ne pense pas que nos compatriotes aient la plus petite chance de battre régulièrement deux hommes comme Walthour et Leander, qui ont déjà donné tant de preuves de leur valeur, aussi bien en vitesse qu'en course de résistance. Ce que craint Walthour, par exemple, c'est une défaillance de son équipier Munroe à qui on a dû faire, l'an dernier, l'opération du trépan. Depuis ce temps, Munroe est sujet à des étourdissements, et il n'y aurait rien d'étonnant à ce qu'il tombe d'un seul coup.

La course n'est pas plus intéressante, pas plus monotone que celles des années précédentes. Mais n'empêche que le public vient toujours en foule, surtout dans la soirée. Powers et Kennedy vont encore faire un gros sac. Je me demande si, véritablement, il n'y aurait pas moyen de mettre sur pied une telle épreuve à Paris. Et je ne sais pas trop si le Vélodrome d'Hiver, qui se construit actuellement sous la Galerie des Machines, ne serait pas bien inspiré en s'occupant, dès son ouverture, de l'organisation d'une course similaire.

Je ne crois pas me tromper en assurant qu'il y aurait du monde pour suivre les péripéties d'une telle rencontre.

Mais j'y reviendrai plus tard. Contentez-vous, pour aujourd'hui, de ces petites notes que j'ai écrites en toute hâte sur un des lits de camp où sommeille l'amateur Cadolle, qui soigne Petit-Breton avec un dévouement digne d'éloges.

(A suivre.) VICTOR BREYER.

Leander dans sa cabine le quatrième jour.

LE CIRCUIT DE NEUILLY

Les « Tours de Villes », inaugurés par le Monde Sportif, *continuent. Dimanche, c'était le tour de la coquette et sportive ville de Neuilly, qui faisait, par les soins de l'Amicale Sportive, disputer un circuit sur ses magnifiques boulevards.*

◓ ◓ ◓

Parmi les nombreuses cités qui s'alignent autour des fortifications parisiennes, il n'en est pas qui soit aussi sportive que la coquette ville de Neuilly. N'est-ce pas elle qui a vu la première piste permanente — celle de Courbevoie n'ayant duré qu'une saison — s'établir sur les terrains où Buffalo Bill avait fait assister les Parisiens et la France entière, en 1889, à ses fantaisies exotiques? Et auparavant, n'est-ce pas sur le quai de Saint-James que se couraient les fameuses épreuves de 40 kilomètres, où les Charron, les Medinger, les Cottereau se disputaient la palme, où nous vîmes, pour la première fois, la petite bicyclette faire son apparition, tandis que quelques autres conservaient encore le grand bi de leurs débuts? C'est encore à Saint-James que se donnèrent les championnats de 50 kilomètres tricycles que gagnèrent Allard et Fol, ce dernier sous une pluie battante qui fit abandonner tous les autres concurrents, à l'exception, si nos souvenirs sont bien exacts, d'Antony. C'est là que s'empoignaient, pour le record de l'heure, Fol, Béconnais; c'est là que notre collaborateur Mousset s'adjugea le record de 12 heures bicyclettes que battit, la semaine suivante, Fol, pendant que de Clèves profitait de l'occasion pour battre le record tricycle. Que de noms fameux, les uns disparus, les autres passés à d'autres sports, comme la vieille piste de Saint-James, dont ce fut le dernier éclat!

Et c'est encore à Neuilly que nous vîmes renaître de ses cendres, sur l'emplacement même de l'ancien Buffalo, la merveilleuse petite piste qui nous donna toute la saison de si émotionnantes réunions, tandis que sur tous les points de la coquette cité s'ouvraient des terrains de sport: les frontons de pelote basque de la rue Pergolèse, du boulevard Bineau, de Saint-James; le Cercle de Sports de l'Ile de Puteaux, etc. Le long de la Seine, Santos-Dumont établissait son aérodrome où s'abritaient les numéros successifs de sa flottille aérienne, tandis qu'à l'autre extrémité, les friands de la lame démouchetée se rencontraient en des matches parfois sanglants.

Enfin, c'est presque sur son territoire que se disputaient les épreuves du trotting, sur cet hippodrome qui vit aussi les fameux matches hippo-cyclistes de Cody et de Meyer et les poursuites des lévriers rapides derrière de pauvres lièvres qui n'en pouvaient moins. L'hippodrome de Longchamp, le tir aux pigeons, le Racing Club, voisinent encore avec Neuilly et c'est là, enfin, que le Touring Club de France vit le jour.

N'avais-je pas raison de dire que Neuilly était une ville sportive entre toutes?

La municipalité neuillyoise s'est toujours montrée amie des sports. Le regretté général Henrion-Bertier était président d'honneur du Touring Club, et M. Huet, qui a ceint après lui l'écharpe municipale, n'a jamais manqué une occasion de prouver l'intérêt qu'il portait à la cause du sport.

Pour sa première épreuve interclubs, l'Amicale Sportive de Neuilly a remporté, dimanche, un vrai succès. 128 concurrents se sont présentés au départ, dont 105 ont terminé le parcours qui comprenait 8 kilom. 500.

Le train a été mené très vite par Bonheure, puis par Petit, que Chaussat est parvenu à battre d'un mètre à l'emballage.

Chaussat est un tout jeune homme, à peine âgé de 17 ans, et qui promet d'être un bon coureur.

Il appartient au Club Amical Sportif.

La catégorie militaires est revenue à Piscou du 23e colonial.

F. F.

Avant le départ, concurrents civils et militaires fraternisent.

Le groupe des 128 concurrents s'élance par la route de la Révolte.

M. Huet, maire de Neuilly, président d'honneur de l'épreuve.

A l'arrivée, tous se pressent, à qui signera le premier.

Chaussat (C. S. A.), gagnant du Circuit de Neuilly, 8 kil. 500, en 27 m. 51 s.

La Ceinture d'Or (Suite)

III (1)

A qui la Ceinture d'Or? Tel est le point d'interrogation qui se pose quelques jours avant la fin de la sensationnelle épreuve de lutte dont les péripéties vont se terminer. Cette fois, poser la question est à peu près la résoudre, si toutefois on veut admettre que les questions se résolvent par des à peu près, — ce qui est un non-sens, d'ailleurs. Soyons plus catégoriques et donnons, d'après nous, le nom du vainqueur: Paul Pons.

✣ ✣ ✣

DÉSIGNER Paul Pons comme vainqueur de la Ceinture d'Or ne nécessite pas, à vrai dire, un grand effort d'imagination. Beaucoup de gens partagent cette opinion; elle est celle de la majorité. Examinons cependant la situation à l'heure où nous écrivons ces lignes.

Après une série de luttes éliminatoires, huit hommes sont restés qualifiés pour la finale, disputée en « poule », c'est-à-dire que chacun d'eux doit se rencontrer avec les sept autres. Celui qui aura à son actif le plus grand nombre de victoires se classera premier et sera détenteur du Challenge Marius Dubonnet pendant l'année 1904. Le mécanisme de ce genre d'épreuve est connu; il est aujourd'hui trop familier pour que nous n'insistions pas autrement.

Les huit compétiteurs aux prises s'appellent: Paul Pons, Laurent le Beaucairois, Petersen, Raoul le Boucher, Anglio Anastase, Romanoff, Dumont et Antonitch. Un lot trié sur le volet, comme on peut en juger, puisqu'il ne contient pas moins de trois champions du monde. Hackenschmidt manque à la situation pour que la Ceinture d'Or soit le Championnat des Championnats passés.

Pons est resté l'homme exceptionnel qu'il était il y a quelques années. Le temps n'a pas amoindri les hautes qualités dont il a fait preuve. Lutteur extrêmement froid, calme, toujours maitre de lui, connaissant admirablement toutes les ficelles d'un métier où de longue date il est passé maitre. A l'époque de l'apparition des Turcs à Paris, sur cette même scène des Folies-Bergère, il y a une dizaine d'années, Pons soutint contre Yousouf et Nouroullah des rencontres homériques qui firent affluer les espèces sonnantes et trébuchantes dans la caisse du directeur. On le considère à juste titre, depuis cette époque, comme notre champion national. Il a déjà rencontré et battu à plusieurs reprises les hommes en présence desquels il se retrouve aujourd'hui. Il les connait, a pénétré leur manière de travailler et est prévenu contre tous leurs trucs. La situation s'est d'ailleurs éclaircie pour lui. Après deux soirées de luttes sans résultat, une contre le géant autrichien Antonitch et l'autre contre Anastase Anglio, le Martiniquais, il s'est débarrassé de ces deux gêneurs. Entre Laurent le Beaucairois et lui la question est résolue, si l'on s'en réfère à la Ceinture d'Or de 1902. Ce n'est pas évidemment une raison pour conclure d'emblée à la défaite du Beaucairois, mais c'est là une indication suffisante pour faire pencher la balance en faveur de Paul Pons.

Petersen sera, à notre avis, le concurrent le plus dangereux pour le champion français. Sa vigueur exceptionnelle, sa forme actuelle, en font un concurrent des plus qualifiés pour prétendre à la première place. Bien qu'il soit hasardeux d'escompter à l'avance la défaite du Danois, nous n'hésitons pas à le faire et sans nous attarder plus longtemps sur les chances de Pons, nous rechercherons plutôt quel sera son suivant immédiat dans le classement de l'épreuve qui va bientôt prendre fin.

Quatre hommes se détachent du nombre pour prétendre à la seconde place: Petersen, Raoul le Boucher, Laurent le Beaucairois et Antonitch.

Petersen nous semble le meilleur, nous pensons qu'il prendra la seconde place. Mais quant à assigner un rang quelconque aux trois autres, c'est une tout autre affaire.

Nous inclinerions en faveur d'Antonitch, s'il n'avait affaire à Laurent le Beaucairois, lutteur très fin et qui connait Antonitch pour s'entrainer assez régulièrement avec lui.

Raoul le Boucher, s'il était un citoyen soucieux des intérêts de son métier, et si l'insouciance n'était pas son péché mignon, serait un homme tout à fait hors pair qui pourrait recueillir la succession de Pons pour le titre de champion français. Il a malheureusement ses bons et ses mauvais jours, autrement dit il y a des moments où il accumule faute sur faute et compromet avec une légèreté admirable les chances de tout premier ordre qu'il possède. S'il en était autrement, on pourrait le désigner hardiment comme le second de la Ceinture d'Or.

Laurent le Beaucairois, le populaire Laurent, a la qualité nécessaire pour dérouter les prévisions de tous ceux qui discutent les chances des concurrents, à commencer par le signataire de ces lignes, et Antonitch a pour lui l'opinion de Paul Pons sur son compte, à savoir qu'il y a très peu d'hommes pour le tomber et que le jour est proche où ceux-là se feront de plus en plus rares.

Entre Romanoff, Dumont et Anglio Anastase, la situation n'est pas moins indécise. Dumont, lutteur parfait et sérieux, n'a jamais succombé que contre des hommes tout à fait extraordinaires et les a, souventes fois, mis en péril. Bien que le Martiniquais ait fourni deux performances remarquables contre Raoul le Boucher et Pons, nous pensons que Dumont finira par en avoir raison. On verrait donc Dumont 6e, Anglio Anastase 7e et Romanoff 8e.

Nous ne donnons, bien entendu, ce classement que sous toutes les réserves qu'il comporte. Nous pensons qu'il ne subira pas de perturbation bien profonde.

Cependant, ce ne serait pas la première fois que s'écrouleraient les prévisions les plus soigneusement échafaudées.

FIORAVANTI.

1. — **Pons (Français).**
2. — **Laurent le Beaucairois (Français).**
3. — **Antonitch (Autrichien).**
4. — **Raoul le Boucher (Français).**
5. — **Petersen (Danois).**
6. — **Anglio Anastase (Martiniquais).**
7. — **Romanoff (Russe).**
8. — **Dumont (Français).**

(1) Voir les nos 272, 273, 274 et 275.

DEUX MATCHES DE RUGBY

Deux matches de rugby importants sont été disputés, dimanche, au Vélodrome du Parc des Princes et sur le terrain du Stade Français, à Saint-Cloud. Au Parc des Princes, le Racing Club de France a battu le Lyon Olympique par 24 points à 0, tandis qu'à Saint-Cloud le Brighton - Football-Club triomphait du Stade Français par 3 points à 0. Bien qu'un public assez restreint fût présent à ces réunions, par suite du mauvais temps et de la concurrence du Vélodrome d'Hiver et du Salon de l'Automobile, nous avons pensé qu'il serait intéressant pour nos lecteurs de trouver ici quelques échos de ces deux manifestations intéressantes du rugby inter-régional et international.

Le match Brighton-Stade.
Un coup de pied franc au Brighton.

La partie est jouée très ferme. Les avants du Stade dribblent presque sans cesse, les avants de Brighton font des tenus sensationnels.
Voici deux croquis photographiques intéressants pris au cours de la partie où l'on voit bien que le jeu n'était guère aux larges passes et aux fuites rapides.

Je demande pardon à mes lecteurs de revenir ici sur la question de l'arbitre, en matière de rugby. On se souvient peut-être que, dans une récente notice, j'avais dit combien paraissait ridicule l'habitude de faire venir d'Angleterre un arbitre, lorsque deux importantes équipes françaises disputaient un match. Je n'irai pas jusqu'à avancer que cela nous « humilie aux yeux de l'étranger », mais ce que je me plais à répéter, c'est que si l'arbitre est un instrument utile dans un match quelconque, il ne faut pas lui attacher une importance trop considérable, puisque, après tout, son rôle consiste simplement à « marquer des coups » qui pour la plupart ne sont pas niables, a départager les parties en dernier ressort — ce qui est l'exception — et à voir quelques fautes que les joueurs dans le feu de la partie peuvent avoir laissé échapper à leurs adversaires. C'est un rôle important lorsqu'il s'agit de parties importantes, soit, mais en somme, la plupart des contestations qui peuvent surgir à propos d'un coup pourraient fort bien, en vertu des traditions de courtoisie sportive, se régler à l'amiable, entre capitaines. Ce serait parfois trop long, parce qu'il faudrait que chacun d'eux, qui n'a peut-être pas suivi exactement le coup douteux, enquêtât auprès de ses équipiers; il pourrait également se produire quelques erreurs regrettables — soit également ; l'arbitre à été créé uniquement pour les éviter. Il ne joue pas, il n'a qu'à suivre sa partie, le règlement lui permet de trancher sans appel. Il est par excellence le mécanisme enregistreur, rapide et pra-

Les équipes du Stade Français et du Brighton-Football-Club.
(Maillots blancs.)

tique. C'est un instrument d'utilité, c'est tout.

Son rôle ne supporte aucune fantaisie dans le fond. En fait, il n'est que le missionnaire des deux capitaines d'équipes qui lui ont dit : « Il y a des coups qui peuvent nous échapper. Suivez-les pour nous, et dites ce que vous avez vu. » Et à moins que l'arbitre ne soit d'une insuffisance notoire, et ignore les règles élémentaires du jeu, l'importance de son rôle consiste surtout dans le brevet de courtoisie qu'on lui accorde.

Or, faire comme on l'a fait récemment, appeler un arbitre anglais, pour juger un match de rugby français, c'est, de la part du Stade, dire à l'arbitre proposé par le Racing : « Je n'ai que peu de confiance en votre bonne foi », et de la part du Racing à l'arbitre du Stade : « Je vous soupçonne d'être trop porté à oublier les fautes du Stade », et c'est à la fois très gai et très triste. Mais lorsque, comme

Les capitaines du S. F. et du B. F. C, Muir et Oliver.

dimanche dernier, au match Brighton - Stade Français, on voit l'arbitre anglais non pas désapprouvé, non pas sifflé, mais hué, conspué, accablé des injures les plus variées, cela devient tout à fait farce, parce que c'est dire, si je ne me trompe : « Quand nous avons appelé un Anglais pour nous juger, c'est, disions-nous, parce qu'il n'existe pas, en France, d'arbitre assez éclairé sur les choses du rugby pour noter exactement les coups que nous allons échanger, mais maintenant que nous nous battons contre des Anglais et que l'arbitre anglais ne nous favorise pas, nous reconnaissons volontiers que nous n'avions dit cela que pour nous tromper nous-mêmes et qu'en réalité, c'est parce que nous nous méfions de la bonne foi des arbitres français. »

C'est tout à fait drôle pour le spectateur impartial qui compte les coups de ce nouveau match imprévu. Mais, en vérité, est-il bien besoin d'agiter tant de passions, de remuer tant de noirs soucis plutôt que de se fier simplement à la bonne foi d'un homme dont la plus triste punition est de s'être trompé ?

André Foucault.

Racing contre Lyon Olympique.
Une mêlée sur la ligne des 22 du Lyon Olympique.

Racing contre Lyon Olympique.
Une charge au bord de la ligne de touche.

AVIRON — LA COUPE LOUIS PRÉVEL

M. E. RASPINI, VAINQUEUR DE LA COUPE LOUIS PREVEL

Après avoir été remise à trois reprises successives par suite du mauvais temps, la Coupe offerte par M. Louis Prével, l'ancien champion d'Europe, s'est disputée jeudi dernier, sous une pluie battante, entre les scullers du Club Nautique de Nice. Pour la troisième fois, M. E. Raspini, un jeune et vigoureux rameur à la nage puissante, s'est approprié ce challenge perpétuel d'un haut prix, couvrant les 2.000 mètres du parcours en ligne droite, dans le joli temps de 8 m. 55 s.

L'AÉRONAT " LA VILLE-DE-PARIS "

Les visiteurs, en 1901, du Salon de l'Automobile, du Cycle et des Sports, n'ont pas oublié le grand aéronat planant à cette époque sous les verrières du hall gigantesque des Champs-Elysées : la Ville-de-Paris, appartenant à M. Henry Deutsch (de la Meurthe), et dont la construction est due à M. Victor Tatin, savant mécanicien.

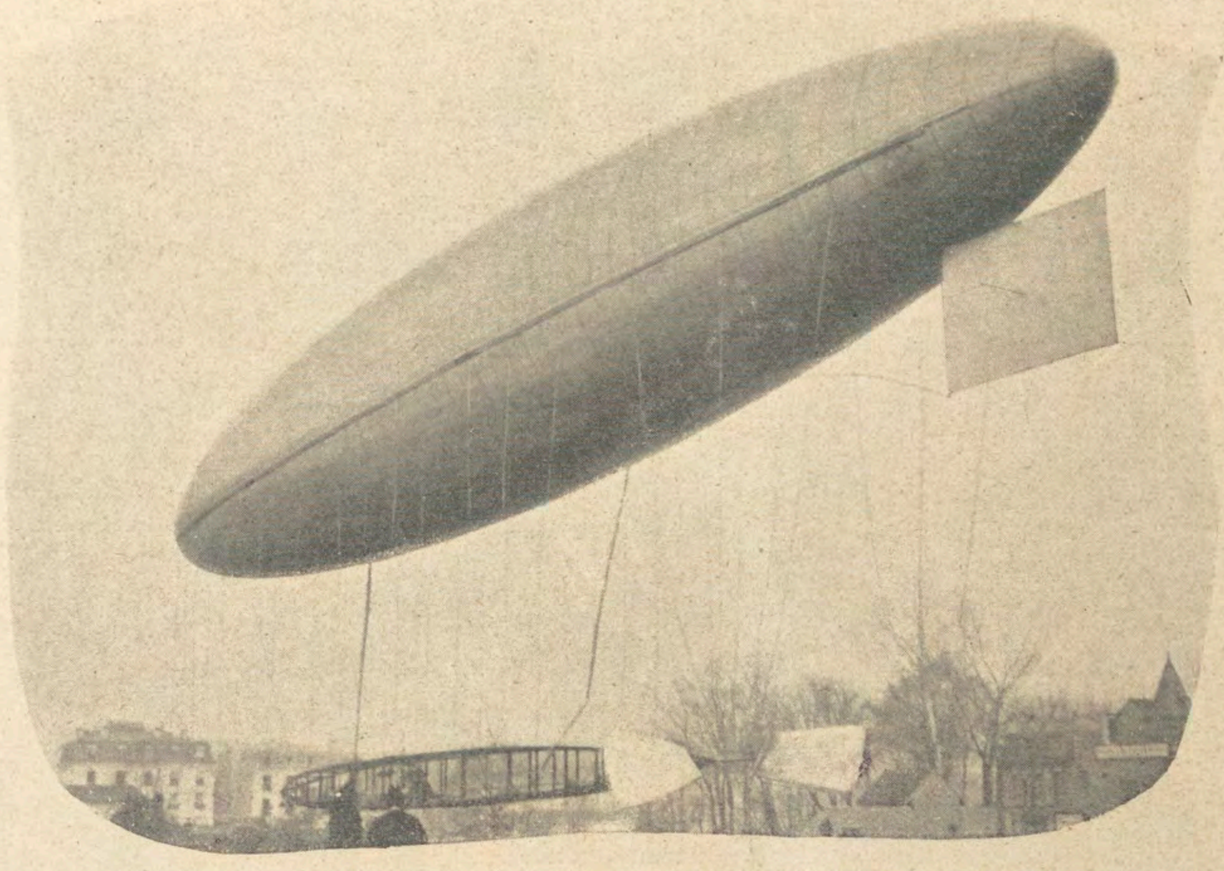
✣ ✣ ✣

Le Salon terminé, un hiver par trop maussade interdisait les premières sorties à l'air libre. Puis, M. Tatin imaginait une disposition nouvelle de l'enveloppe et du ballonnet compensateur. Une seconde enveloppe et un second ballonnet furent mis en construction ; des expériences de mise au point, des épreuves diverses suivirent, menées avec une telle minutie, un tel souci de perfection, que *la Ville-de-Paris*, actuellement terminée, n'a pu avant vendredi prendre l'atmosphère.

Décrivons en détail le ballon automobile :

Le volume de l'enveloppe, symétrique, est de 2,100 mètres cubes ; longueur : 50 m. 80 ; maître-couple : 8 m. 18. Le ballonnet compensateur, lenticulaire, est fixé à 20 m. 40 de la pointe avant. Volume : 200 m. c.

L'enveloppe extérieure supportera entièrement, outre la poutre armée, la tension résultant de la pression intérieure imposée par la pression du ballonnet à air.



Le nouveau dirigeable *la Ville-de-Paris*, appartenant à M. Deutsch (de la Meurthe).

La soupape à gaz s'ouvre sous une pression de 20 millimètres d'eau ; soupape à air : 15 millimètres. Le poids total de l'enveloppe double est d'environ 350 kilos.

Le gouvernail, à axe vertical, placé sous la pointe arrière a une surface de 12 mètres carrés. (Hauteur : 3 mètres ; longueur : 4 m.)

La poutre armée mesure 30 mètres de longueur et pèse 200 kilos ; elle est parcourue, sur 12 mètres de longueur, par les deux rails latéraux d'un chariot mobile, commandé par un treuil. Ce chariot, lesté, doit rétablir l'équilibre, et déterminer soit la montée, soit la descente, car il fait varier à volonté l'inclinaison de l'axe du ballon.

L'hélice, à l'arrière de la poutre armée, consolidée par des tendeurs en acier, a 7 mètres de diamètre. Poids : 100 kilos.

La nacelle, spacieuse, contient le moteur, à 4 cylindres, de 63 chevaux de puissance. Poids : 370 kilos (moteur, volant, socle et allumage électrique). Nombre de tours à la minute : 930. Consommation d'essence : 25 kilos par heure. Les radiateurs, exposés au courant d'air produit par le déplacement, exigeront 40 litres d'eau.

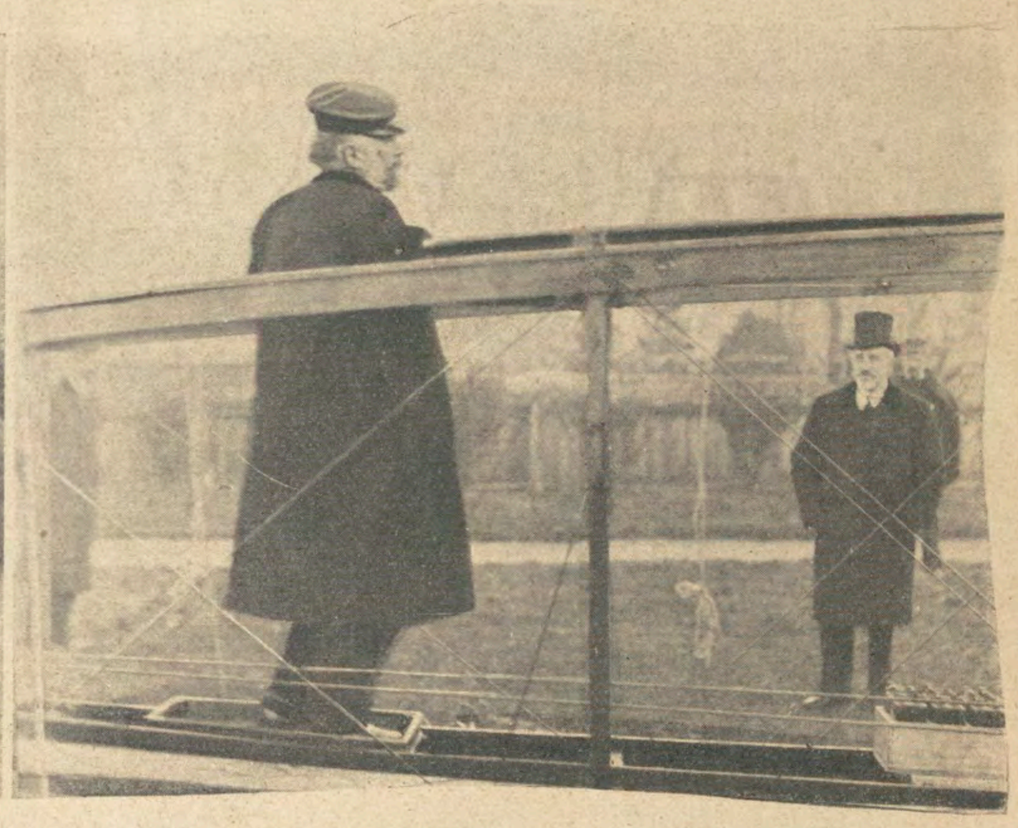
C'est vendredi, après midi, que *la Ville-de-Paris*, gonflée depuis plusieurs jours à l'hydrogène pur, faisait sa première sortie préliminaire à la corde. M. Deutsch (de la Meurthe) avait invité à y assister les délégués des Automobile-Clubs étrangers, présents à Paris, et les membres des Commissions d'aérostation scientifique et de locomotion aérienne de l'Aéro-Club.

Ces notabilités ont pu admirer à loisir le nouvel aéronat qui est vraiment superbe et d'une pureté de forme remarquable en sa robe neuve magistralement coupée par M. Mallet, le constructeur de l'enveloppe. L'hélice, savamment étudiée par M. Tatin, et le moteur attirent aussi leur attention.

M. Julliot, ingénieur du *Lebaudy*. — M. Juchmès, aéronaute du *Lebaudy*. — M. Frantz Reichel

Les constructeurs du *Lebaudy* aux essais de *la Ville-de-Paris*.

C'est bien leur tour d'être spectateurs.



M. Tatin, ingénieur du dirigeable *la Ville-de-Paris* dans la nacelle de l'aérostat.

Au deuxième plan, M. Deutsch (de la Meurthe).

Mais le parc de Saint-Cloud, parfait pour les ballons sphériques, ne se prête guère aux évolutions d'un aussi grand aéronat.

M. Tatin prend place à bord avec l'excellent aéronaute Nicolleau et le mécanicien Pain. Le moteur, mis en route à 3 h. 15, fonctionne parfaitement, mais il n'actionne pas l'hélice que M. Tatin a fait enlever. Le ballon s'élève un peu, très bien équilibré. Quelques minutes après, il est ramené au sol et réintégré à 3 h. 30 sous le hangar.

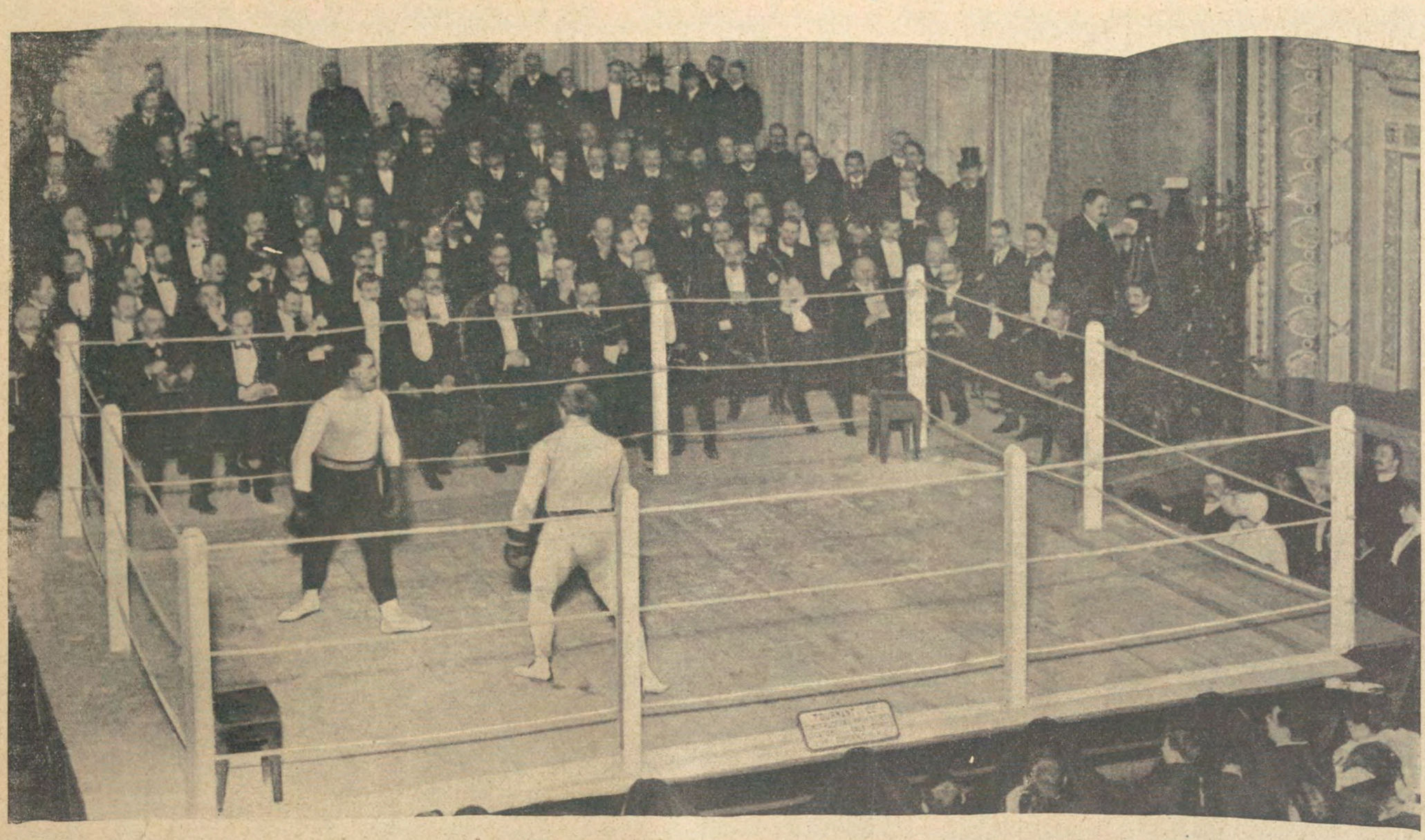
La poutre armée du dirigeable *la Ville-de-Paris*.

De gauche à droite MM. Tatin, Nicolleau et le mécanicien Pain.

Mais nous croyons savoir que M. Henry Deutsch (de la Meurthe) a l'intention d'établir, à Meulan, l'aérodrome spécial qui lui est nécessaire et que les passionnés de la locomotion aérienne attendent depuis longtemps avec un désir qu'ils ne dissimulent pas.

François Peyrey.

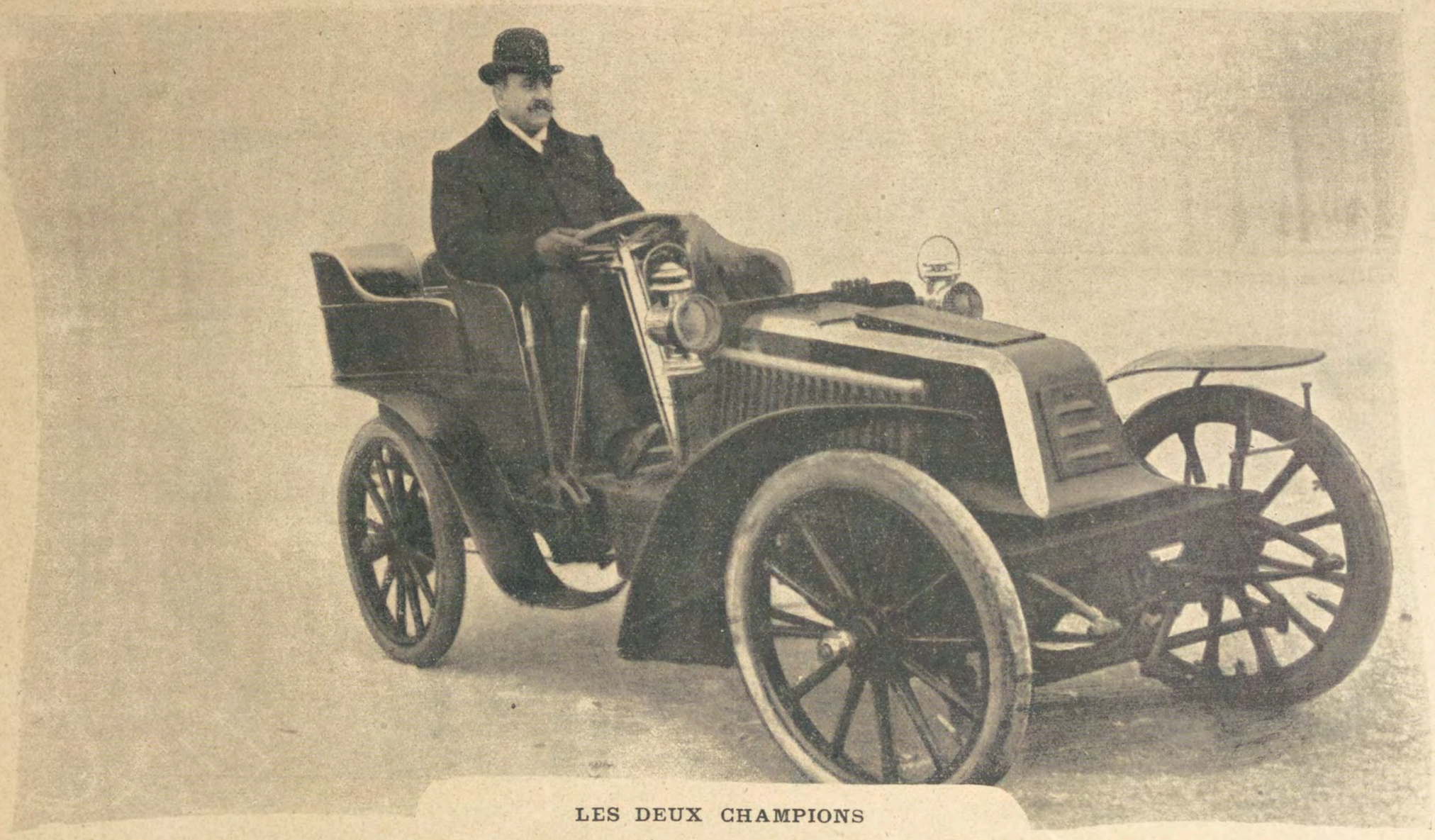
L'Assaut annuel du Boxing-Club de France



L'ASSAUT CASTERES-VIDAL

" Le Boxing-Club de France" a donné, la semaine dernière, au Nouveau-Théâtre, son assaut annuel, sous la présidence de M. le duc Fery d'Esclands. Le programme, très alléchant, a tenu plus encore qu'il ne promettait ; les différentes rencontres ont toutes été fort intéressantes, et ont obtenu un très grand et très mérité succès. L'assaut Casterès-Vidal et l'assaut Chabrier-Vignes furent les deux rencontres à sensation.

PONS EN AUTOMOBILE

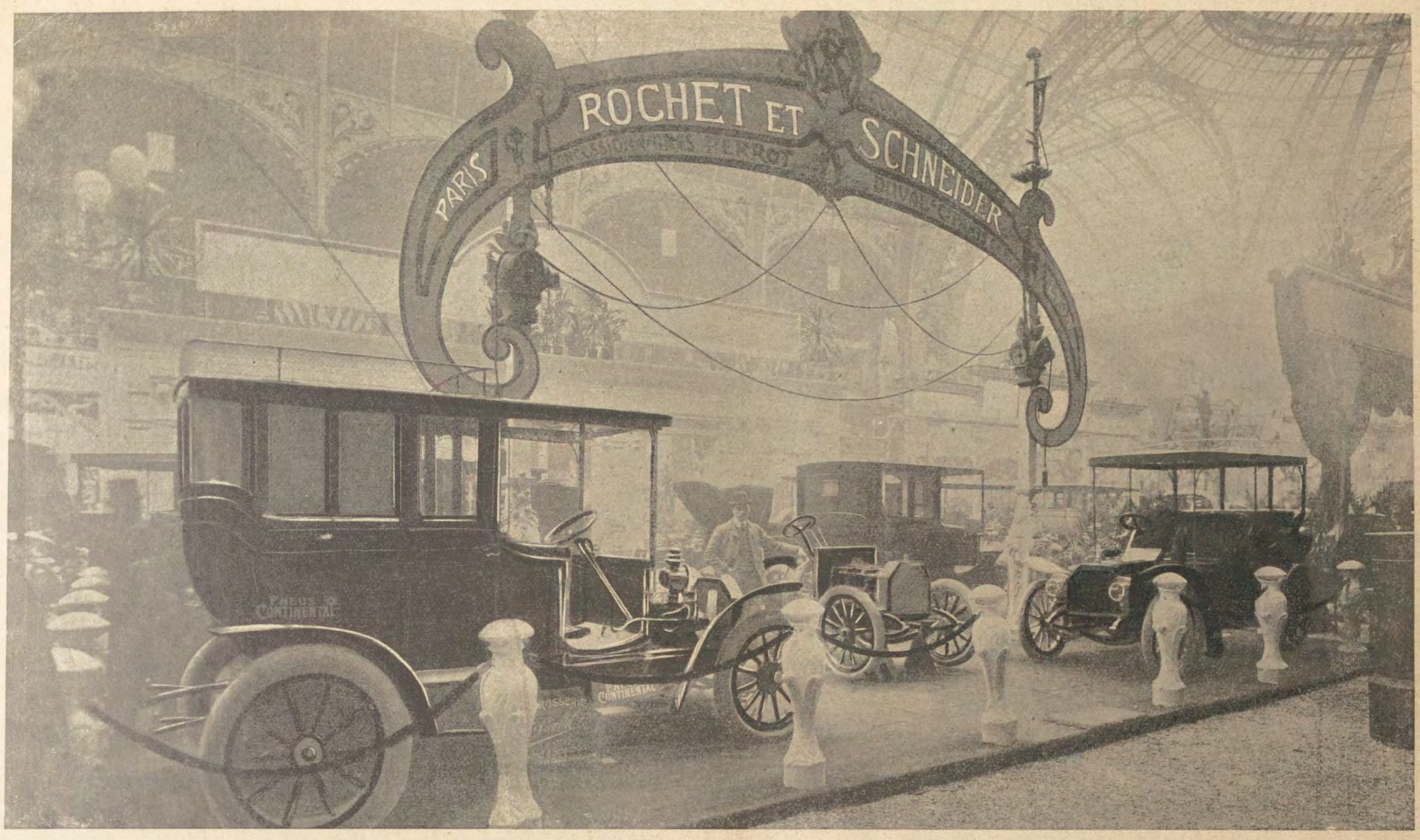


LES DEUX CHAMPIONS

Pons, champion du monde de lutte sur sa voiture *Renault* munie de pneus *Michelin*.

On sait que le vainqueur de la Ceinture d'Or, champion du monde de lutte, est un fervent de tous les sports. En dehors de ses heures d'entrainement, il quitte volontiers le tapis pour se livrer à son sport favori, l'automobile. Il n'est pas rare, en effet, de rencontrer, dans les rues de Paris et sur la route, Pons, ce géant de la force, pilotant son auto avec adresse et assurance et maniant le volant de direction avec la même précision qu'il vous passe un bras roulé ou un superbe tour de hanche.

LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



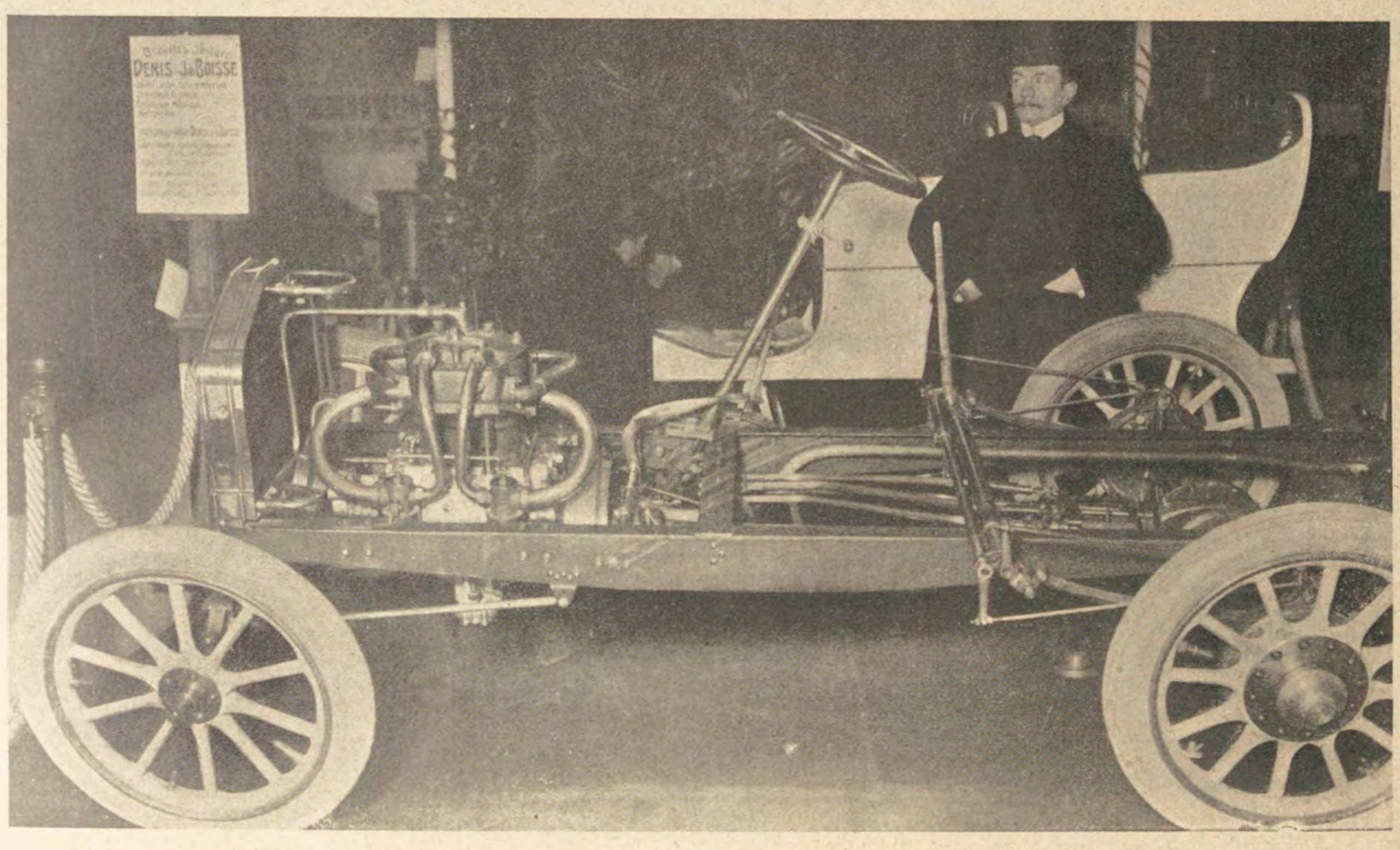
ROCHET et SCHNEIDER. — Stand 23.

UNE DES RÉVÉLATIONS DE L'ANNÉE 1903 EST CERTAINEMENT LA CONSTRUCTION ROCHET ET SCHNEIDER. CITONS TOUT D'ABORD LES CHASSIS EN TÔLE EMBOUTIE AVEC MOTEUR A 4 CYLINDRES; CARBURATEUR A MÉLANGE CONSTANT; ALLUMAGE PAR MAGNÉTO ROTATIVE A FAIBLE VITESSE; SOUPAPES D'ADMISSION COMMANDÉES; FREIN NOUVEAU MODÈLE SUR ROUE ARRIÈRE TRÈS SILENCIEUX, ET FREIN MÉTALLIQUE SUR DIFFÉRENTIEL SERRANT DANS LES DEUX SENS; RADIATEUR TUBULAIRE NOUVEAU MODÈLE AVEC VENTILATEUR ASPIRANT.

LE CHASSIS DENIS-DE BOISSE

Ce châssis est compris d'une façon si nouvelle que nous n'hésitons pas à l'extraire de son stand dans la photographie que nous publions ci-dessous; il est, en effet, suffisamment intéressant à lui tout seul pour retenir un instant l'attention de nos lecteurs.

Dans la nouvelle voiture Denis-de Boisse, tous les organes sont solides, mais à l'encontre des autres systèmes, s'il venait à se produire une déformation, soit dans le châssis, soit dans le pont arrière, le rendement maximum du moteur aux roues motrices ne serait pour cela aucunement altéré, et l'usure des organes moteurs ne s'en produirait pas plus vite. Ce qui souligne ce premier énoncé et lui donne une valeur réelle, c'est que ce fameux châssis a fait ses preuves, notamment dans le Circuit des Ardennes où M. de Boisse, avec une voiturette 12-chevaux, enlevait la troisième place du classement général devant des engins de 24 et 30 chevaux; cette voiturette s'est également classée dans les premières dans Paris-Madrid, à Gaillon, à Dourdan, etc., etc.



Le nouveau châssis *Denis-de Boisse*.

Ajoutons que la voiture Denis-de Boisse n'a pas de graisseurs, le graissage des coussinets, des arbres et des engrenages se faisant automatiquement par un mode de lubrifaction aussi simple qu'efficace.

Ajoutons à cela un nouvel embrayage métallique qui ne grippe jamais et que l'on peut faire glisser pendant plus d'une heure sans embrayer à fond et sans avoir la crainte de voir brûler son cuir.

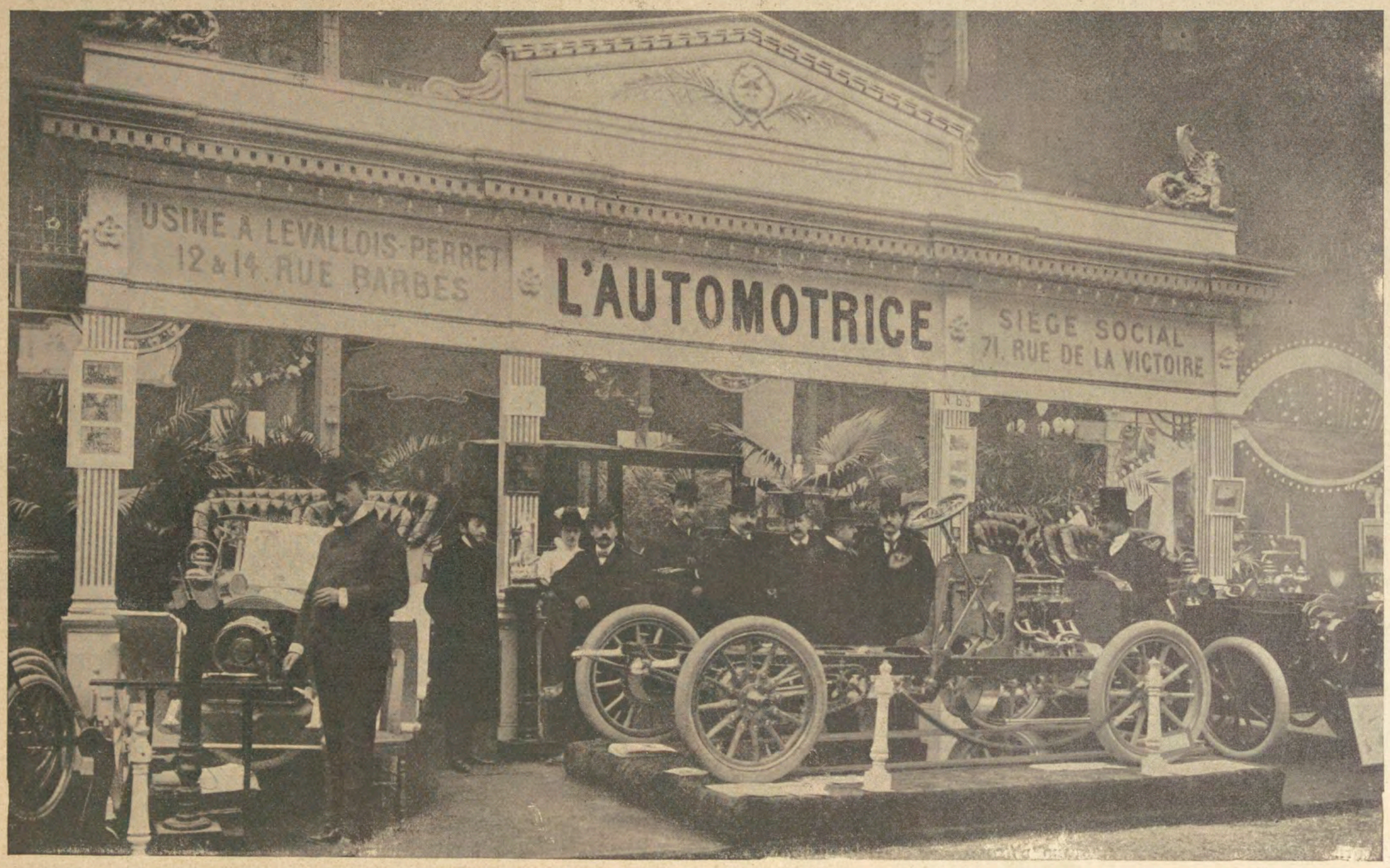
Un nouveau cardan dans le même plan et n'ayant donc pas de porte-à-faux qui peut se démonter complètement en dévissant un seul écrou, enfin un élégant changement de vitesse de 11 kilos muni de pignons en acier mangano-siliceux et d'arbres de 32 m/m en acier-nickel, le tout pouvant supporter une force de plus de 30 chevaux; l'étroitesse de ce changement de vitesse empêche toute flexion des arbres et en résume la parfaite rigidité.

La voiture Denis-de Boisse est une nouveauté qui fait faire un pas en avant à l'automobile. Voilà ce qui explique le succès que remporte en ce moment, au Salon de l'Automobile, la marque *Denis-de Boisse*, qui se classe, cette année, au tout premier rang.

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES ÉTABLISSEMENTS DECAUVILLE AINÉ. — Stand 109.

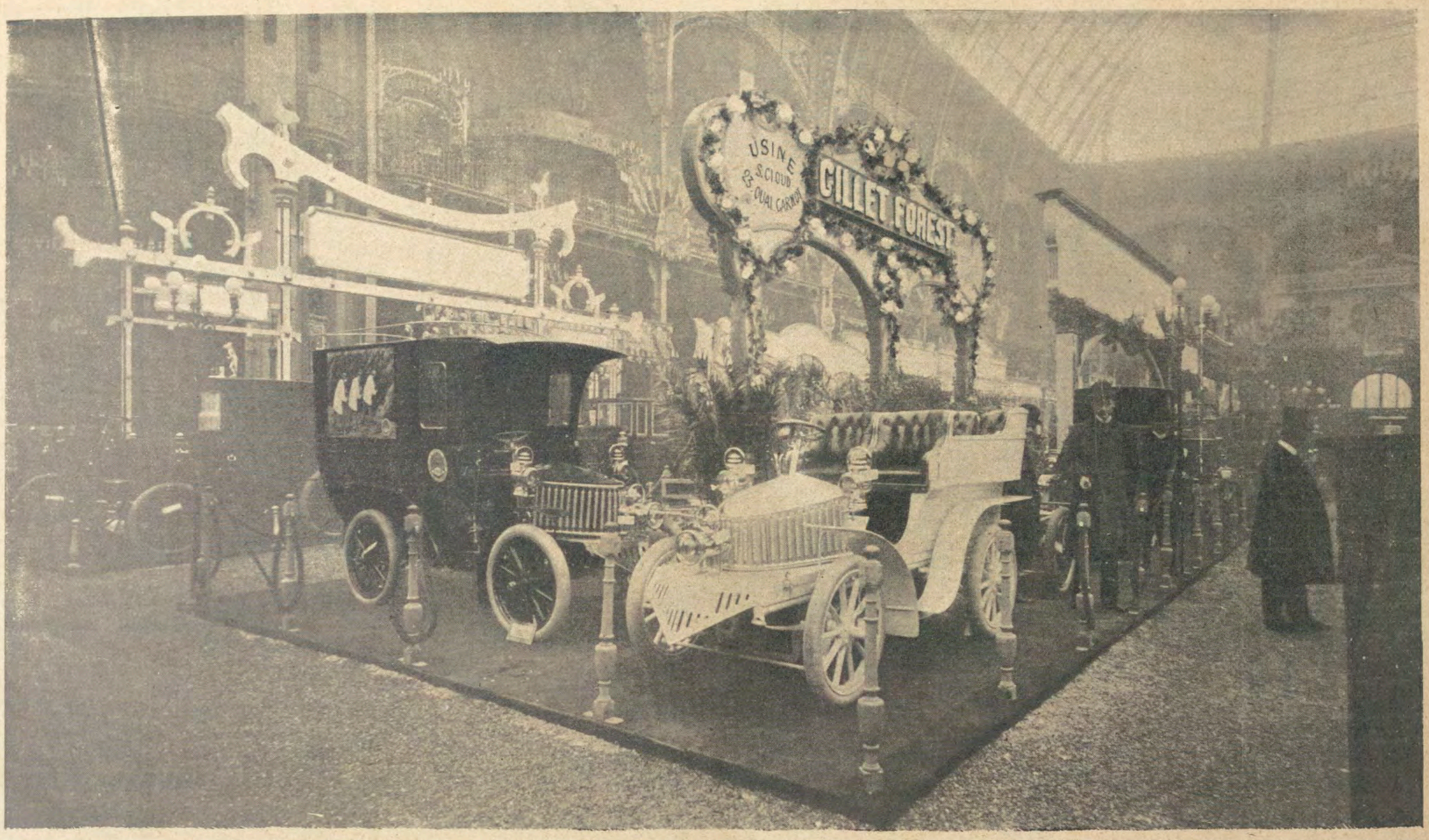
Sans contredit, l'un des plus admirés au Salon. Le chassis 4 cylindres, 12 chevaux, force exacte rendue aux roues, attire l'attention de tous les véritables chauffeurs. Les soupapes commandées, le carburateur automatique, la disposition spéciale des roues d'arrière (les roues tournant sur l'enveloppe de l'essieu qui lui-même ne sert ainsi qu'a l'entrainement de la voiture). Les visiteurs peuvent également admirer les voitures a chassis long, a entrée latérale, munies de moteurs a 4 cylindres de 14 a 16 chevaux. Toutes les voitures exposées sont munies de pneumatiques ***Michelin***.



SOCIETE L'AUTOMOTRICE. — Stand 63.

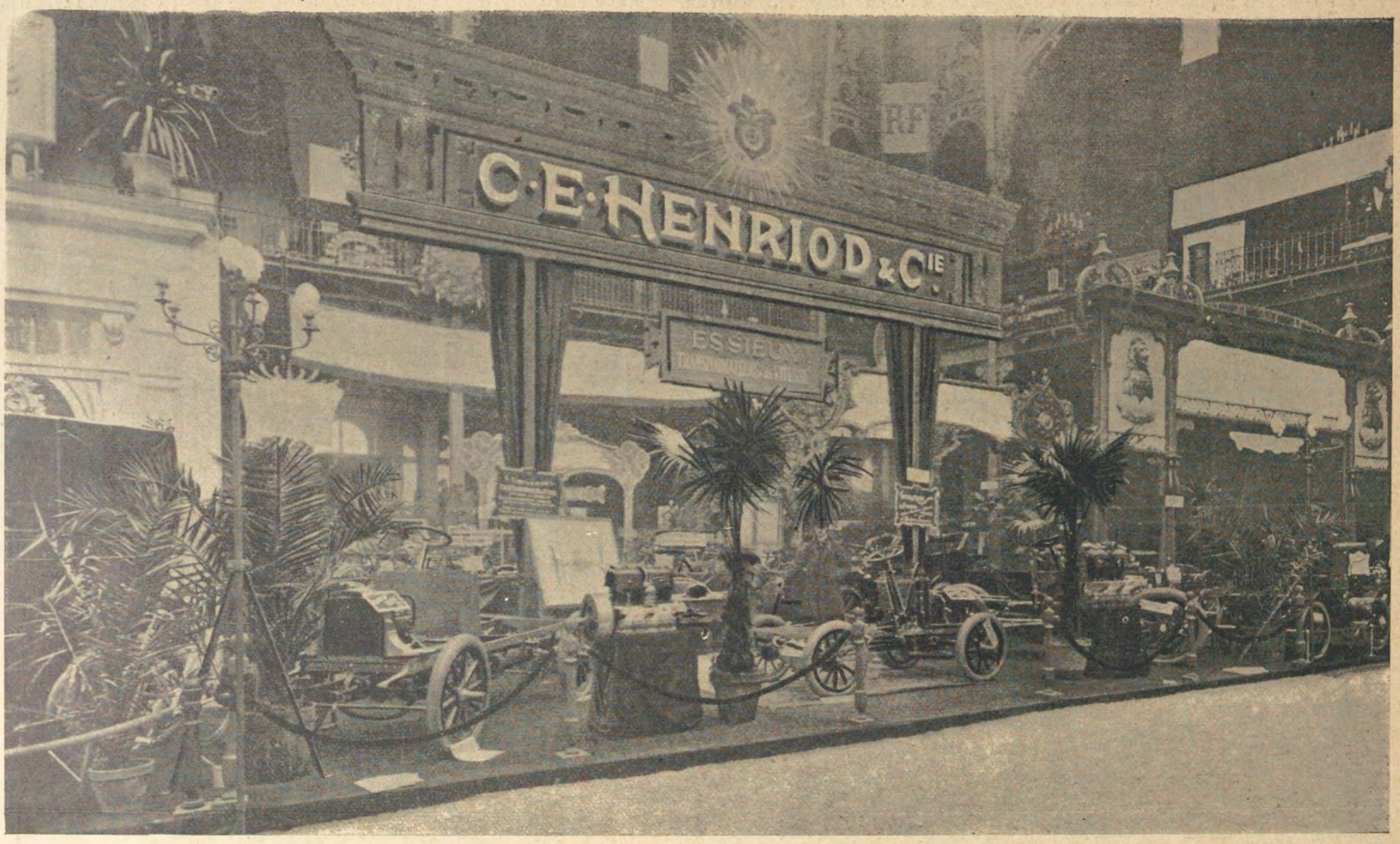
Parmi les modèles exposés, nous remarquons un triple phaéton, grande voiture vraiment originale, pour chasses et excursions, force 35 H P; un coupé, forcé 12 H P et une voiture de grand tourisme, double phaéton, de 20 H P. Mais ce qui attire le plus l'attention des connaisseurs, c'est le chassis de 20 HP expose par l'Automotrice. Il a été appelé le chassis "Roi", du Salon, pour sa pureté de lignes, la sobriété de ses commandes, et la simplicité vraiment admirable qui a présidé a son exécution. Toutes ces voitures sont munies de pneumatiques ***Michelin***.

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



GILLET-FOREST. — Stand 72.

La Société des Automobiles ***Gillet-Forest*** présente cette année : un landaulet 12 chevaux, carrosserie de luxe signée Rothschild; un deuxième landaulet de même force, a avant couvert, signé Jeantaud, pouvant être conduit par son propriétaire; un cab 8 chevaux de Botiaux; un duc-tonneau de 12 chevaux, carrosserie série. Le chassis nu de 12 chevaux qu'expose cette maison est remarquable par sa simplicité et sa solidité. Toutes les voitures exposées sont munies de pneumatiques ***Michelin***.



HENRIOD ET Cie. — Stand 47.

A coté des voitures exposées au stand d'***Henriod***, on remarque surtout son nouvel essieu transformateur qui vient d'être terminé a l'occasion du Salon. Cet essieu est, en effet, un événement qui produit une véritable révolution dans l'industrie automobile et est, a lui seul, presque tout le mécanisme de la voiture. On y trouve groupés tous les changements de vitesse, c'est-a-dire les organes les plus nécessaires. M. Henriod doit être satisfait du succès obtenu.

Imp. de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard. Paris. — H.-L. Motti, directeur. *Le Gérant :* Jarrige